



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI GENOVA

**SCUOLA DI SCIENZE SOCIALI
DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA**

**CORSO DI LAUREA IN
GIURISPRUDENZA**

Tesi di laurea in Diritto Penale

“Questioni interpretative in tema di omicidio stradale”

Relatore:

Chiar.mo Prof. Paolo Pisa

Candidato:

Gaia Carboni

Anno accademico 2021-2022

INDICE

INTRODUZIONE.....	4
CAPITOLO PRIMO.....	7
LA PROPOSTA DI LEGGE PER UN NUOVO STRUMENTO REPRESSIVO NEL CODICE DELLA STRADA	7
1.1 LA NOZIONE DI CIRCOLAZIONE STRADALE	10
1.2 LA STRUTTURA DEGLI ARTT. 589-BIS E 590-BIS C.P.	13
1.3 UN PICCOLO APPROFONDIMENTO SULL'ATTENUANTE DELLA "CONCAUSA"	30
1.4 L'AGGRAVANTE DELLA FUGA.....	37
1.5 LA POSSIBILITÀ DELL'ARRESTO IN FLAGRANZA.....	40
CAPITOLO SECONDO	41
L'EVOLUZIONE DELLA GIURISPRUDENZA E LA NUOVA IMPUTAZIONE DOLOSA PER GRAVI INCIDENTI STRADALI	41
2.1 LA DELICATA DISTINZIONE TRA LA COLPA COSCIENTE ED IL DOLO EVENTUALE	51
2.2 LA PROVA DEL DOLO EVENTUALE.....	56
2.3 CASO LIMITE DI RESPONSABILITÀ PER OMICIDIO COLPOSO STRADALE DEL CONDUCENTE EPILETTICO... 61	
CAPITOLO TERZO	64
OMICIDIO E LESIONI STRADALI: LA POSSIBILE ESTENSIONE DELLA RESPONSABILITÀ AI GESTORI	64
3.1 LA GESTIONE DELLE STRADE	68
3.2 IL VERO NODO INTERPRETATIVO: LA LOCUZIONE "VIOLAZIONE DELLE NORME SULLA DISCIPLINA STRADALE"	78
3.3 LA RESPONSABILITÀ PER INSIDIE E TRABOCCHETTI STRADALI	82
3.4 SULLA CONFIGURABILITÀ DELL'ART. 589-BIS C.P. IN CAPO AI GESTORI DELL'AUTOSTRADA CON RIFERIMENTI AL CROLLO DEL VIADOTTO POLCEVERA.....	86
3.5 LA RESPONSABILITÀ DEL GESTORE NEL DIRITTO CIVILE: CENNI.	91
3.6 ALTRI CASI GIURISPRUDENZIALI	98
CAPITOLO QUARTO.....	104
LE SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE PER CHI GUIDA SOTTO L'INFLUENZA DI ALCOOL O SOTTO EFFETTO DI SOSTANZE STUPEFACENTI.....	104

4.1 L'ESTENSIONE DELLA TENUITÀ DEL FATTO PER CHI GUIDA IN STATO DI EBBREZZA	111
4.2 LA SOSPENSIONE DELLA PATENTE DI GUIDA	119
4.3 LA REVOCA DELLA PATENTE DI GUIDA	125
4.4 IL FERMO AMMINISTRATIVO	131
4.5 LA CONFISCA DEL VEICOLO	137
4.6 IL LAVORO DI PUBBLICA UTILITÀ.....	142
<u>CONCLUSIONI</u>	<u>146</u>
<i>BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA</i>	151
<i>RINGRAZIAMENTI</i>	155

INTRODUZIONE

*“Il mondo è quel disastro che vedete,
non tanto per i guai combinati dai malfattori,
ma per l’inerzia dei giusti che se ne accorgono
e stanno lì a guardare.”*

Fu proprio con questa citazione di Albert Einstein che l’Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale (Asaps) concludeva la richiesta al Senato di introdurre anche nella nostra nazione il reato di omicidio stradale, invitando il nostro Parlamento “a smettere di guardare ed agire”.

La legge 23 marzo 2016 n.41, venne comunque approvata anche per le numerose pressioni provenienti, da un lato e soprattutto, dall’opinione pubblica, la quale auspicava ad un regime sanzionatorio più severo per i tragici sinistri stradali il più delle volte con esiti mortali attraverso il superamento della precedente normativa, la quale appariva, agli occhi della collettività più superficiale e non correttamente adeguata alla gravità del fatto, fin troppo permissiva - e, dall’altro, anche dall’Unione Europea, la quale collocava l’Italia, in base alle statistiche, tra i primi posti come numero di incidenti mortali sulle strade, e dunque, da tempo premeva per adeguarci agli altri stati europei dove il regime sanzionatorio era già da molti anni più rigido.

Il presente lavoro si pone l'obiettivo di analizzare più nei dettagli le nuove fattispecie incriminatrici di cui agli articoli 589-bis e 590-bis c.p., ovviamente un'analisi in tal senso non potrebbe certo dirsi corretta e completa senza uno sguardo al passato.

In questo sguardo al passato non può mancare anche una disamina delle problematiche che si sono affacciate all'attenzione della giurisprudenza e della dottrina nel corso degli anni, circa, la materia degli incidenti stradali con esiti mortali.

Prima fra tutte, è la problematica questione della possibile estensione dell'imputazione a titolo di dolo eventuale ai soggetti che hanno determinato un incidente stradale da cui è derivata la morte o lesione di altre persone. Il dolo eventuale è, forse, uno dei problemi più complicati del diritto penale in generale: basti pensare che nel Codice penale non vi è alcun riferimento diretto a tale forma di imputazione. Esso è stato, è e sarà un argomento di forti contrasti dottrinali e giurisprudenziali, un argomento su cui da sempre si è scritto molto e su cui non si è mai giunti realisticamente ad una vera e propria definizione cristallina.

Inoltre, con questo elaborato si vuole analizzare anche un'altra problematicità riguardante la configurabilità del delitto di cui all'articolo 589-bis c.p. in capo ai gestori dell'autostrada, con riferimenti al crollo del Viadotto Polcevera, meglio conosciuto come Ponte Morandi. Ebbene, un simile evento, privo di precedenti nella storia italiana, è ancora in via di definizione con diversi capi

d'accusa per molti indagati, tra i quali anche i gestori dell'autostrada. L'obiettivo è proprio quello di comprendere se sia configurabile una simile ipotesi delittuosa in capo ai gestori, persone fisiche, della strada o autostrada; a tal proposito, si ripercorreranno le motivazioni che hanno portato all'introduzione dell'articolo 589-bis c.p., la sua struttura, le recenti applicazioni giurisprudenziali della norma, poi ancora si analizzerà una circolare del Ministero dell'Interno, Dipartimento di Pubblica Sicurezza, che sembra non lasciare dubbi in ordine alla sussistenza della responsabilità penale per omicidio stradale in capo ai gestori dell'autostrada, ed infine sarà presente un piccolo cenno alle sanzioni accessorie amministrative, ad oggi, oggetto di spiacevole quotidianità.

CAPITOLO PRIMO

LA PROPOSTA DI LEGGE PER UN NUOVO STRUMENTO REPRESSIVO NEL CODICE DELLA STRADA

Fino a qualche anno fa la morte o lesioni derivanti da incidenti stradali venivano inquadrati, senza nessun dubbio, in un'imputazione colposa. Gli unici e singolari casi in cui poteva emergere un'imputazione a titolo di dolo erano le situazioni tragiche in cui il guidatore utilizzava il proprio mezzo come "arma" con l'intento di uccidere o tentare di uccidere volontariamente la vittima.

Il grande cambiamento avvenne con la politica legislativa intrapresa a partire dal 2008 ed introdotta con grande efficienza e novità nel 2016, proprio con l'intento di porre un freno al forte aumento di incidenti connessi alla circolazione automobilistica, il più delle volte a causa, ahimè, dell'abuso di sostanze alcoliche e stupefacenti. Mi sto riferendo alla nuova fattispecie autonoma art. 589-bis rubricata "omicidio stradale", la quale ha trasformato le previgenti circostanze aggravanti degli artt. 589 e 590 cp in reati autonomi, ovviamente con un sensibile inasprimento delle pene.

La ratio della norma è quella di punire la condotta di colui che cagioni un omicidio per tramite della circolazione stradale. Attività quest'ultima, da sempre, considerata di tipo rischioso ma che, tuttavia, non può essere evitata in alcun modo in quanto socialmente utile.

Uno dei primi casi significativi che ha fatto riflettere e che ha sollecitato il primo intervento in materia della Suprema Corte afferiva all'investimento di un bambino con esiti mortali. La vicenda avveniva in una stradina di campagna tra le altre cose con divieto di passaggio ai veicoli a motore. Il bambino venne investito da parte di un ciclomotore guidato da un minorenne, il mezzo inoltre aveva il faro anteriore non funzionante. Il ragazzino minorenne guidatore è stato rintracciato dopo la fuga e sottoposto a fermo per omicidio con dolo eventuale. Dunque, da questa vicenda iniziano ad accendersi le prime lampadine per un'imputazione che non sempre dev'essere colposa. La vicenda finisce in Cassazione, dove in realtà fa prevalere la sua linea inizialmente molto prudente e tradizionalista; infatti, fu incline ad utilizzare la figura dell'omicidio colposo, ma pochi mesi dopo la Suprema Corte sancisce per la prima volta un'imputazione per omicidio doloso proprio in relazione al grave incidente stradale.¹

La nuova fattispecie normativa ad oggi si è innovata con 5 interventi legislativi; il delitto di omicidio (art. 589-bis), di uno di lesioni (art. 590-bis), per coerenza sistematica le due fattispecie dedicate alla fuga del conducente (artt. 589-ter e 590-ter), la fattispecie sul computo delle circostanze (art. 590-

¹ P. Pisa, *"Incidenti stradali e dolo eventuale: l'evoluzione della giurisprudenza"*, in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 13-14.

quater), in fine della norma definitoria incentrata sulle strade urbane ed extraurbane (art. 590-quinquies).²

² R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in *“Diritto penale lineamenti di parte speciale”*, G. Giappichelli, 2021, pag. 63.

1.1 La nozione di circolazione stradale

Prima di procedere all'esame dell'art. 589-bis c.p., occorre fare una premessa seppur breve alla nozione di <<circolazione stradale>>. Ciò proprio per il fatto che gli artt. 589-bis e 590-bis legano il proprio ambito operativo alla violazione delle disposizioni del codice della strada, in particolare quelle disposizioni concernenti la circolazione stradale.

L'art. 3, comma 1, n.9 del codice della strada, definisce la circolazione come <<*il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada*>>. Come si può ben notare ne dà una definizione molto ampia, facendone rientrare nel termine non già solo il movimento, ma andando a comprendere anche uno stato di quiete, dunque andando a considerare pure la sosta come una provvisoria sospensione del mezzo.

È importante ricordare che il movimento, la fermata e la sosta debbono compiersi sulla strada pubblica, cioè qualunque strada che sia destinata strumentalmente all'uso pubblico, prescindendo da eventuali diritti reali a vantaggio da privati.

Quanto ai soggetti della circolazione stradale, sono considerati principalmente 3; i pedoni, i veicoli e gli animali.

Il pedone è proprio colui che utilizza la strada pubblica senza avvalersi di alcun mezzo, ed ovviamente sia chi circola munito di mezzo e sia chi circola senza mezzo devono prestare la medesima attenzione alla segnaletica stradale,

infatti a norma dell'art. 190 del codice della strada sono elencati i comportamenti che devono essere rispettati dai pedoni *<<E' vietato ai pedoni sostare o indugiare sulla carreggiata, salvo i casi di necessita'; e', altresì, vietato, stando in gruppo sui marciapiedi, sulle banchine o presso gli attraversamenti pedonali, causare intralcio al transito normale degli altri pedoni.>>*

La nozione di veicolo è stabilita invece dall'art. 46 del codice della strada, indicando così *<<Ai fini delle norme del presente codice, si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo. ((Non rientrano nella definizione di veicolo:*

a) le macchine per uso di bambini, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento;

b) le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore)).>>

Quanto agli animali, ovviamente in questo ambito prende importanza quella che è la responsabilità del soggetto che ha in custodia l'animale o il proprietario a seconda dei casi, ovviamente potrebbe anche coincidere nello stesso soggetto, titolare degli obblighi di vigilanza e destinatario delle regole derivanti dall'art. 49 del codice della strada.

Questa premessa siffatta è importante proprio perché gli artt. 589-bis e 590-bis si applicano ogni qualvolta vi sia una violazione di regole cautelari

specifiche in questo tema di movimento, fermata e sosta di pedoni, veicoli e animali; violazioni di altre regole, seppure sempre inerenti alla circolazione stradale, rimangono estranee alle norme che ora andrò ad esaminare più nel dettaglio.³

“La nuova legge poteva rappresentare l’occasione per una migliore razionalizzazione del sistema, coordinando le norme in questione con le nuove fattispecie e le loro cornici edittali previsti per l’omicidio e per le lesioni stradali”, così come sottolinea la nostra autrice Antonella Massaro nel suo commento a questa nuova fattispecie.⁴

³ R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in *“Diritto penale lineamenti di parte speciale”*, G. Giappichelli, 2021, pag. 64.

⁴ A. Massaro, *“Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime”*, in *Diritto penale contemporaneo del 2016*, pag. 6.

1.2 La struttura degli artt. 589-bis e 590-bis c.p.

L'omicidio è il principale reato contro la persona benché vada a ledere il bene primario; la vita. I delitti contro la persona sono situati nel titolo XII del libro II, capo I del codice penale.

Quest'ultimo distingue tre figure diverse di omicidio, che si differenziano tra loro per l'elemento soggettivo e si accumulano invece per l'elemento oggettivo che si realizza ogni qualvolta venga cagionata la morte di un uomo. Ovviamente è scontato ribadire che debba sussistere per tutte queste tre figure di omicidio il nesso causale tra la condotta e l'evento, fondamentale per aversi effettivamente l'imputazione. Solo quando si verifica l'evento morte della vittima il reato può dirsi consumato.⁵

La prima tipologia è l'omicidio doloso (art. 575 c.p.) in cui l'elemento soggettivo richiesto è il dolo generico, poi l'omicidio preterintenzionale (art. 584 c.p.) dove il dolo deve essere diretto solo verso le lesioni o verso le percosse ma l'evento morte invece non deve essere voluto. Infine, ma non per meno importanza, l'omicidio colposo (art. 589 c.p.) prevede come elemento soggettivo la colpa da parte di chi agisce commettendo il reato.

Il delitto in questione di cui sto trattando essendo di tipo colposo, non viene in rilievo solo allorquando vi sia violazione delle singole fattispecie

⁵ G. Marinucci, E. Dolcini, G. Gatta, in *"Manuale di Diritto Penale – Parte Generale"*, Giuffrè, Torino 2021, pag. 168.

contenute nel codice della strada, ma bensì anche quando vi sia violazione dell'importantissimo dovere oggettivo di diligenza.⁶

Andando più nello specifico ad analizzare la struttura dei due artt. 589-bis e 590-bis, le quali sanzionano rispettivamente l'omicidio e le lesioni gravi e gravissime; da ciò possiamo dedurre che le altre lesioni, ovvero quelle lievi e lievissime rimangono disciplinate nel 590 c.p. anche nel caso in cui siano derivanti da una violazione di norme sulla circolazione stradale. Queste due incriminazioni sono costruite in maniera molto sistematica e speculare differenziandosi solo dal punto di vista dell'evento morte o lesioni. Le disposizioni che nei precedenti articoli (589 c.p. e 590 c.p.) prevedevano gli aggravamenti di pena per omicidio oppure lesioni gravi e gravissime in violazione delle norme sulla circolazione stradale sono stati abrogati, rimanendo in vigore per le sole questioni attinenti alla violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Il primo comma di entrambe queste nuove fattispecie riproducono pressoché testualmente le disposizioni previgenti, andando a disciplinare la fattispecie base, ovviamente con la particolarità che si fa riferimento a violazioni di norme sulla circolazione stradale, non cambiando i limiti edittali di pena, i quali oscillano sempre tra i due ed i sette anni di reclusione per l'omicidio stradale, e le stesse pene per le lesioni gravi o gravissime stradali, cioè; da tre mesi ad

⁶ Quanto all'esclusione del dolo eventuale si veda P. Pisa, in *"L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale"*, *Diritto penale e processo del 2016*, pag. 145ss.

un anno per le lesioni stradali gravi, eliminando definitivamente però l'alternativa pena pecuniaria della multa da 500 a 2.000 euro, ed infine da uno a tre anni per le lesioni stradali gravissime.

Partendo dall'art. 589-bis c.p., l'omicidio stradale, al primo comma prevede che *“Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni”*.

Sostanzialmente è quanto precedentemente previsto dall'art. 589 c.p. al comma quarto, in tal senso deriva la collocazione sistematica; sanziona il fatto di cagionare per colpa l'altrui morte, ma nella precedente disciplina, la morte derivante da violazione sulla circolazione stradale, era solo una circostanza aggravante prevista al quarto comma dell'art. 589 c.p., oggi invece ha tutte le basi per spaziare nelle vesti di un reato autonomo; infatti, il reato trova spazio in un articolo a sé, inserito subito dopo l'art 589 c.p. rubricato *“omicidio stradale”* (589-bis c.p.).⁷

Bisogna ammettere che non si tratta dunque di una fattispecie “nuova” in senso stretto; questo perché l'omicidio stradale in fin dei conti è pur sempre un omicidio, ed inoltre il legislatore già in tempi non molto recenti, dal 1966,

⁷ R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in *“Diritto penale lineamenti di parte speciale”*, G. Giappichelli, Torino 2021, pag. 65.

aveva introdotto singole disposizioni per l'omicidio colposo e le lesioni colpose inerenti a violazioni di norme sulla circolazione stradale.⁸

L'ambito di applicazione di questa nuova fattispecie appare immutato rispetto alla precedente. Infatti, ha oggetto ogni qualvolta vi sia violazione ed inosservanza di regole cautelari riguardanti la circolazione stradale come, per esempio, massima attenzione e cautela in prossimità di attraversamenti pedonali, particolare prudenza nelle manovre in retromarcia, mantenere le distanze di sicurezza ecct, ed ovviamente ogniqualvolta vi sia di conseguenza la violazione del dovere di diligenza.

Questa autonomia dell'art 589-bis c.p. è ancora più evidente grazie alle circostanze aggravanti previste dallo stesso articolo dal comma 2 al comma 6. L'articolato sistema delle circostanze aggravanti è la novità più grande di questa nuova fattispecie.

Possiamo dividerle, per facilità esplicativa in due gruppi;

Il primo gruppo di circostanze che ricomprende il comma 2, 3 e 4 prende in esame la situazione in cui il soggetto agente commette il reato mettendosi alla guida in stato di ebrezza alcolica oppure in stato di alterazione da sostanze stupefacenti, andando a disciplinare per la guida in stato di ubriachezza una differente disciplina a seconda del livello di gravità che

⁸A. Massaro, *"Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime"*, in *Diritto penale contemporaneo del 2016*, pag. 7 ss.

dipende ovviamente in modo proporzionale dal tasso alcolemico previste dall'art 186, comma 2, c.d.s., cioè a dire; più la soglia alcolemica è alta e più grave sarà la gravità del reato, con maggior severità per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose come si evince dal comma 3 dell'art. 589-bis c.p..⁹

Andandoli ad analizzare velocemente, si può vedere come al comma 2 vi è un sensibile aumento di pena da otto a dodici anni di reclusione che ovviamente va a punire il soggetto che si mette alla guida di un mezzo a motore in stato di ubriachezza, quando il tasso alcolemico superi il valore di 1.5 g/l (art. 186, comma 2 c.d.s.) o di alterazione psico-fisica provocata dall'assunzione di sostanza stupefacenti o psicotrope (art. 187 c.d.s.).

Il legislatore ha voluto evidenziare l'innalzamento di pena tra gli otto ed i dodici anni per chi supera la soglia del tasso alcolemico di 1.5 g/l, mentre invece per chi rimane nella soglia compresa tra 0,8 e 1,5 g/l (art. 186, comma 2 lett b), c.d.s.) prevede una pena meno severa ma sempre elevata che oscilla tra i cinque ed i dieci anni a norma del comma 4 art. 589-bis c.p..

La particolarità è prevista nel comma 3 dell'art. 589-bis c.p., dove il legislatore ha voluto punire più severamente il conducente professionista che si mette alla guida in stato di ebbrezza alcolica, punendolo con la stessa pena prevista al comma 2 del medesimo articolo, ovvero con reclusione che oscilla tra gli otto

⁹ G. Fiandaca, E. Musco in *"Diritto Penale – Parte Speciale"*, Zanichelli, Torino 2020, Vol. 1, pag. 24.

ed i dodici anni, sebbene, ed è qua la particolarità, il suo tasso alcolemico è compreso tra 0,8 e 1,5 g/l, quindi è previsto per il conducente professionista un trattamento più severo.

Per la guida in stato di ebrezza vi è una differente pena in relazione alle soglie alcolemiche previste dall'art. 186, comma 2 del c.d.s. con le ulteriori distinzioni in base al soggetto che tiene la condotta penalmente rilevante. Mentre in caso di assunzioni di sostanze stupefacenti o psicotrope vi è sempre applicazione senza alcuna differenza, con una cornice edittale tra gli otto ai dodici anni di reclusione.¹⁰

Per questa difformità di valutazione della gravità dei due stati di alterazione vi sono notevoli dubbi inerenti alla correttezza o meno di questo trattamento; ci si chiede il reale motivo per il quale nel caso di ubriachezza vi è una misurazione attraverso il dato oggettivo offerto dall'analisi del sangue, nell'altro caso, ovvero di assunzione di sostanze stupefacenti non c'è una soglia ma la misurazione è correlata a parametri indeterminati.¹¹

La linea maggioritaria giustifica questa diversità di trattamento tra le due alterazioni per il semplice motivo che il principio attivo, derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti rimane più a lungo nel sangue, e dunque si ritiene che la concentrazione di sostanze droganti in circolo, ben

¹⁰ A. Massaro, "Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime", in *Diritto penale Contemporaneo del 2016*, pag. 7-8.

¹¹ R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in "Diritto penale lineamenti di parte speciale", G. Giappichelli, Torino 2021, pag. 67.

superiore alla soglia di tollerabilità, sia un dato suscettibile da dimostrare, questo in termini processualmente certi. Diciamo che non è semplicemente una linea di pensiero dottrinale, bensì è stato affermato in una remota sentenza della Cassazione, sezione penale, la n. 25691/2016; in tale sentenza i giudici affermano che << *In presenza di un quadro sintomatologico di alterazione mentale e fisica, la cui derivazione dall'assunzione di una delle sostanze previste dalla legge venga conclamata dagli esami di laboratorio, non occorre l'ulteriore conferma derivante dalla visita di medico specialista, proprio perché un quadro di tal fatta dimostra inequivocamente che il conducente si era posto alla guida in stato di alterazione (attuale), causato dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.*

Deve escludersi, proprio tenuto conto della funzione che la legge attribuisce al riscontro costituito dalle analisi di cui detto, che i risultati debbano giungere fino a quantificare esattamente la percentuale riscontrata nel sangue. La circostanza, infatti, che il soggetto si sia posto alla guida sotto l'attuale effetto disturbante delle sostanze in parola si trae dai sintomi registrati al momento del controllo, di comune percezione>>.12

Sicuramente questa affermazione lascia un ampio margine di incertezza in relazione alla misurazione dello stato di alterazione derivante dall'assunzione di sostanze stupefacenti, ma se i cannabinoidi rimangono a lungo nel sangue, un'elevata quantità di principio attivo nel sangue al momento della rilevazione è tuttavia indice che l'assunzione è avvenuta nel momento

¹² Cass., sez. IV penale, 21 giugno del 2016, n. 25691.

anteriore che il soggetto si mettesse alla guida, ragion per cui, in situazioni di questo genere, nel caso in cui si incorra in un grave incidente stradale che comporta lesioni gravi o gravissime, oppure peggio ancora si va a finire nella situazione tragica di un omicidio stradale, è doveroso che scatti l'aggravante a norma dell'art. 187, comma 1-bis c.d.s., art. 589-bis c.p. ed art. 590-bis c.p..

Il secondo gruppo di circostanze aggravanti invece che ricomprende il comma 5 e 6, prende in considerazione la situazione in cui il conducente va a violare specifiche disposizioni del codice della strada, le quali evidentemente sono state considerate "particolarmente gravi" dal legislatore nel 2016; al comma 5 sono elencate questo tipo di situazioni considerate penalmente rilevanti con una cornice edittale che vanno tutte da cinque a dieci anni e sono i casi di a) superamento dei limiti di velocità, in particolare nei centri urbani in misura pari o superiore al doppio del limite consentito e comunque non inferiore a 70km/h, mentre sulle strade extraurbane in misura superiore di almeno 50km/h della velocità massima consentita; b) attraversamento di un incrocio con semaforo rosso; c) circolazione in contromano; d) inversione di marcia in prossimità o corrispondenza di incroci, curve o dossi; e) sorpasso di un altro veicolo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua.

Il comma 6 invece prevede un aumento di pena in due distinte ipotesi, la prima situazione vi è ogni qualvolta il fatto è commesso da un soggetto non munito

di patente di guida o con patente sospesa o revocata. La seconda ipotesi di aggravamento di pena invece vi è qualora il veicolo sia di proprietà dell'autore che ha commesso il fatto ed il mezzo sia scoperto dalla polizza assicurativa. Questa seconda ipotesi porta con sé la particolarità che l'aggravamento vi è solo se il mezzo è condotto dal suo proprietario, ciò vuol dire che si preclude l'applicazione dell'aggravante nel caso in cui il conducente non sia il proprietario sebbene sia ugualmente consapevole che il mezzo è sprovvisto di un contratto assicurativo.¹³

In considerazione della prima ipotesi del comma 6 dell'articolo 589-bis c.p., ovvero in caso di omicidio e lesioni gravi o gravissime commesso da un soggetto senza patente di guida oppure con patente sospesa o revocata, non è concessa un'interpretazione estensiva ad altre situazioni simili, come ad esempio, l'ipotesi di patente scaduta, stante il divieto di analogia in "*malam partem*" ed anche il rispetto del principio di tassatività, principio cardine del diritto penale. Infatti, la Corte di Cassazione il 18 giugno 2021 ha affermato nella sentenza n. 25767 che *<< E' di tutta evidenza che tale assimilazione, ovvero patente scaduta alla patente sospesa o revocata, oltre a comportare l'indebita estensione all'operatività della norma aggravatrice - ciò che, come detto, non è consentito in ambito penale, in forza dei cennati principi -, è pure giuridicamente basata su un errore, non potendosi in alcun modo assimilare una condizione come quella di sospensione o di revoca della patente - dipendente dall'emissione di specifici*

¹³ R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in "*Diritto penale lineamenti di parte speciale*", G. Giappichelli, Torino 2021, pag. 68.

provvedimenti amministrativi, e quella dello scadere del termine per il rinnovo della patente, derivante dalla mera inerzia dell'interessato.>> Ed aggiunge anche << ben diversa è l'ipotesi della scadenza della patente di guida: ipotesi non collegata ad alcun provvedimento amministrativo, ma – si ripete – unicamente alla condotta omissiva (comunque motivata) dell'interessato nell'attivarsi per il rinnovo della patente stessa. Ciò che costituisce motivo ulteriore per ritenere fondata la censura del ricorrente, in aggiunta a quanto dallo stesso dedotto in ordine alla violazione del principio di tassatività, oltreché del divieto di analogia in malam partem. Da ciò discende che la contestata aggravante dev'essere esclusa>>. ¹⁴

Andando avanti nella nostra analisi dell'art.589-bis c.p. ed uscendo momentaneamente dall'articolato delle aggravanti, il comma 7 prevede invece un'attenuante, più in particolare una diminuzione della pena fino alla metà “qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole”. che ha portato anche ad una notevole discussione sia da parte della giurisprudenza per violazione dell'art. 3 cost, ma anche da parte della dottrina in termini di ragionevolezza e per violazione del principio stesso.

Sul punto vi è stata una sentenza della Corte costituzionale, n. 114 del 31/05/2021; in tal caso era stata sollevata una questione di legittimità costituzionale in riferimento all'art 3 Cost, dell'art. 589 c.p. comma 2, nella parte in cui non prevede una circostanza attenuante analoga a quella espressamente indicata nella nuova disposizione 589-bis c.p. penultimo

¹⁴ Cass., Sez. IV, sent. 18 giugno del 2021, n. 25767.

comma, secondo cui appunto la pena per chi si rende responsabile del reato di omicidio stradale è diminuita fino alla metà qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o omissione del colpevole. Sebbene, poi in questo caso specifico la questione di legittimità costituzionale, nel complesso, è risultata inammissibile per un'insufficiente motivazione in punto di non manifesta infondatezza.¹⁵

Infatti, la corte Costituzionale dichiara *“inammissibile la questione di legittimità costituzionale dell'art. 589, secondo comma, del codice penale, sollevata, in riferimento all'art. 3 della Costituzione, dal Giudice per l'udienza preliminare presso il Tribunale ordinario di Treviso, con l'ordinanza indicata in epigrafe.*

Così deciso in Roma, nella sede della Corte costituzionale, Palazzo della Consulta, il 27 aprile 2021.”

L'ultimo comma dell'art. 589-bis c.p. introduce, egualmente all'ultimo comma dell'art. 589 c.p., una disposizione riguardante al concorso formale di reati, determinando che, in caso di morte di più persone o morte di una o più persone e lesioni ad una o più persone, si debba applicare la pena che si sarebbe inflitta per la violazione più grave aumentata fino al triplo, ma in ogni caso non superiore a diciotto anni.¹⁶

Per quanto riguarda invece l'altra nuova fattispecie 590-bis c.p. rubricata *“Lesioni personali stradali gravi o gravissime”* possiamo dire che la

¹⁵ Corte Cost., Sez. IV, sent. 31 maggio del 2021, n. 114.

¹⁶ A. Massaro, *“Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime”*, in *Diritto penale Contemporaneo del 2016*, pag. 9.

sua struttura va di pari passo ed in stretto collegamento con il 589-bis c.p. L'attributo "stradali" come già detto serve proprio per evidenziare l'ambito di applicazione di questa disposizione ogni qualvolta ci si trovi di fronte a delle lesioni gravi e gravissime, determinando così la competenza del giudice di pace per le lesioni lievi o lievissime a norma del 590 c.p. Inoltre, in assenza di indicazione legislativa, il 590-bis c.p. a differenza del 590 c.p. deve ritenersi procedibile d'ufficio e non già nel confine della procedibilità a querela, con l'unica eccezione per le lesioni gravi e gravissime per violazione di norme per la prevenzione sui luoghi di lavoro.

Concludo il paragrafo ricordando una fondamentale peculiarità che accomuna questo gruppo di aggravanti introdotte nel 2016 dal nostro legislatore; a norma del 590-quater, articolo che riguarda il computo delle circostanze *<<Quando ricorrono le circostanze aggravanti di cui agli articoli 589-bis, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, 589-ter, 590-bis, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, e 590-ter, le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114, non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti>>*. Le aggravanti qui sopra elencate sono tutte circostanze ad efficacia speciale, in quanto stabiliscono una cornice edittale che è diversa dalla fattispecie base, ma la particolarità è che tutte queste aggravanti escludono un giudizio di equivalenza o prevalenza rispetto ad eventuali circostanze attenuanti, di fatti,

l'eventuale presenza di circostanze attenuanti vanno commutate sulla pena già determinata sulla base delle aggravanti.¹⁷

Inoltre, sempre a riguardo del primo gruppo delle aggravanti in stato di ubriachezza o di assunzione di sostanze stupefacenti, è fondamentale che in caso di morte o di lesioni gravi o gravissime sia dimostrato la colpa, ovviamente per violazione di una o più norme sulla circolazione stradale (artt. 186, 186-bis e 187 c.d.s.), insieme al necessario nesso di causalità, cioè a dire che per l'applicazione di una delle aggravanti ai sensi del comma 2,3 e 4 art. 589-bis c.p., e art. 590-bis c.p., si deve pure accertare che la guida in stato di ubriachezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti sia la causa diretta dell'incidente stradale avvenuto, in caso contrario dunque non può avvenire l'applicazione delle aggravanti di pena previste per tale ipotesi di reato.

Di questo ne è oggetto, ad esempio, la sentenza del 19 marzo del 2021 n. 534, dove il Tribunale spiega come la condanna con l'applicazione dell'aggravante in questione possa essere disposta dal giudice solo se c'è << *un nesso di causalità materiale e psicologica tra la condotta di guida dell'agente e la verifica del sinistro* >>.¹⁸

Brevemente i fatti oggetto della controversia riguardavano uno scontro tra un motociclo ed un furgone; i carabinieri mentre verbalizzavano l'avvenuto scontro, indicano importanti lesioni al conducente del motociclo che nel

¹⁷ R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in *“Diritto penale lineamenti di parte speciale”*, G. Giappichelli, Torino 2021, pag. 67.

¹⁸ Trib. Torino, 19 marzo 2021, n. 534

mentre veniva portato presso l'ospedale per eseguire delle cure urgenti e per effettuare gli esami di prassi ematici e delle urine.

Dagli esami risultò che il conducente del motociclo durante la guida era in condizioni alterate dall'assunzione di sostanze stupefacenti superiore alle soglie consentite dalla legge, ovviamente assunte poco prima di mettersi alla guida. Così il P.M. lo condannava all'applicazione dell'aggravante di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti per aver causato l'incidente stradale, facendo riferimento all'art. 187, comma 1-bis del c.d.s. Tuttavia, però, dalla lettura del verbale di accertamenti dei carabinieri e dalle dichiarazioni dei soggetti coinvolti nell'incidente, emergeva che il sinistro era stato causato da un terzo veicolo.

L'esito di tale processo è la prova chiara del fatto che *<<non è automatica la condanna all'ipotesi aggravata di reato di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti nel caso di incidente stradale.>>*

Altro caso giurisprudenziale finito in Cassazione, sempre inerente al fondamentale nesso di causalità in tema di omicidio colposo da incidente stradale è quello del 10 novembre del 2021 n. 45589. Sostanzialmente la Corte d'Appello di Catanzaro ha confermato la sentenza del G.I.P. del Tribunale della medesima città, con la quale P.M.G. fu assolto per insussistenza del fatto, cioè a dire del reato di omicidio colposo ai sensi dell'art. 589 c.p. aggravato dalla violazione delle norme sulla circolazione stradale, causandone la morte di un altro conducente di un'autovettura, L.A.. L'insussistenza del fatto si

fonda sulla mancanza del nesso eziologico, in questo caso tra la condotta del soggetto P.M.G. e l'evento tragico che causò la morte di L.A..

Andando a ricostruire la dinamica del sinistro stradale; <<vi è stato uno scontro in una strada a doppio senso di circolazione allorché, all'altezza di una curva sinistrosa ed in discesa, la vittima dell'incidente stradale, L.A., aveva perso il controllo del proprio mezzo, FIAT 600, sicuramente anche a causa del fondo stradale bagnato e del forte vento, iniziando così a sbandare ed assumendo un moto rotatorio anti-orario, così invadendo la corsia di marcia opposta sulla quale sopraggiungeva il P.M.G. nella sua BMW; l'urto è avvenuto con la parte anteriore destra della FIAT e quella anteriore sinistra della BMW. L'urto tra i due mezzi ha impresso un'ulteriore spinta rotatoria, e per effetto della forza centrifuga, il L.A., che non indossava la cintura di sicurezza, veniva espulso dall'abitacolo attraverso il finestrino lato passeggero, impattando con il capo sull'asfalto e decedendo istantaneamente; il limite di velocità su quel tratto stradale era di 50km/h su entrambe le corsie; secondo il consulente del P.M., entrambi i conducenti avevano tenuto una velocità non adeguata, oltre che superiore a quella prescritta e nessuno dei due avrebbe potuto approntare manovre salvifiche.>>

Ciò che è fondamentale, e che è stato poi il punto su cui si è fondata l'insussistenza del fatto ed il relativo proscioglimento dell'indagato è che da tale ricostruzione, sia in primo grado, che in secondo e poi come è stato confermato anche dalla Cassazione, risulta che la velocità tenuta dal P.M.G. fosse attestata tra i 60 ed i 70Km/h; essa pur superiore al limite di velocità e non adeguata sicuramente alle condizioni del fondo stradale, non è stata

considerata comunque, causalmente e direttamente collegata all'evento morte di L.A., cioè a dire che la violazione del limite di velocità posto in essere da P.M.G. non ha introdotto alcun fattore di rischio correlabile al sinistro stradale, ma quest'ultimo è avvenuto a causa dell'invasione di marcia opposta da parte del conducente della FIAT, colui che poi di fatto tragicamente è deceduto per il brusco scontro.

<<L'evento verificatosi è stato ritenuto eterogeneo rispetto a quello che la norma cautelare intendeva evitare o prevenire e, per la stessa ragione, è stato condiviso il giudizio di esclusione del profilo soggettivo della colpa>>.

I giudici del doppio grado hanno ritenuto che *<<anche a voler considerare violate dal P.M.G. le norme regolatrici dei limiti di velocità, una volta operata la necessaria verifica sul piano della causalità della colpa, doveva escludersi che egli avesse, con la sua condotta, determinato la condizione di rischio che le regole stesse erano intese a prevenire e che, sul piano soggettivo, avrebbero reso l'evento evitabile, essendo pure emerso che l'agente aveva, nonostante l'assenza di tempi utili di reazione, posto in essere l'unica manovra esigibile, tentando un – sia pur inutile – spostamento della propria vettura verso destra, a riprova del fatto che aveva conservato il controllo del proprio mezzo.>>*

Così anche la Corte di Cassazione ha confermato quanto stabilito dai precedenti giudizi, ritenendo l'insussistenza del fatto alla stregua della considerazione che, venendo meno la norma cautelare, viene meno anche la stessa struttura dell'illecito penale. *<<In tema di omicidio colposo da incidente*

stradale, la violazione, da parte di uno dei conducenti dei veicoli coinvolti, di una specifica norma di legge dettata per la disciplina della circolazione stradale non può, di per sé, far presumere l'esistenza del nesso causale tra il suo comportamento e l'evento dannoso, che occorre sempre provare e che deve essere escluso quando sia dimostrato che l'incidente si sarebbe ugualmente verificato anche qualora la condotta antigiuridica non fosse stata posta in essere. (Nella specie, in relazione alla morte del conducente di uno dei veicoli determinata dalla perdita di controllo dell'autovettura e dall'improvvisa invasione dell'opposta corsia di marcia, per lo scontro con altra vettura proveniente in senso opposto, è stato ritenuto irrilevante il superamento, da part di quest'ultima, del limite di velocità, non sussistendo nesso eziologico tra la regola cautelare violata e l'evento verificatosi).>>¹⁹

Sul piano sanzionatorio, gli artt. 186, 186-bis e 187 c.d.s., stabiliscono autonome sanzioni amministrative e ammende per la guida appunto in stato di ebbrezza o in assunzione di sostanze stupefacenti, con l'aggravante in caso di incidente stradale, occorre però ritenere che queste sanzioni siano assorbite nei commi 2, 3, 4 degli artt. 589-bis e 590-bis, sennò si incorrerebbe in una violazione del fondamentale principio del *ne bis in idem*, pilastro del diritto penale.²⁰

¹⁹ Cass., sez. IV. penale, 10 novembre del 2021, n.45589

²⁰ R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in *"Diritto penale lineamenti di parte speciale"*, G. Giappichelli, Torino 2021, pag. 66.

1.3 Un piccolo approfondimento sull'attenuante della "concausa"

Come già anticipato nel paragrafo precedente, l'unica attenuante ai sensi del 589-bis c.p. comma 7 prevede una riduzione della cornice edittale della pena fino alla metà nel caso in cui l'evento "*non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole*". In ragione di ciò vorrei annotare che ad oggi non vi è più il riferimento al solo contributo colposo della vittima, ma la nuova formula è collocata in un quadro normativo più ampio stabilito a norma degli artt. 40 c.p. e 41 c.p. con riferimento allo schema logico della *condicio sine qua non*.

L'ambito applicativo dell'attenuante in questione vi è ogni qualvolta c'è la presenza di una pluralità di condizioni, in quanto non è sufficiente la mera condotta umana, la quale risulta necessaria ma non sufficiente. Per "pluralità di condizioni" si può far riferimento alle cattive condizioni metereologiche, le quali possono aver contribuito al verificarsi dell'evento senza che però ne siano la causa principale, perché in ogni caso la condotta colposa del reo ne rimane la causa principale.

Diverse invece sono le concause derivanti dalla condotta della vittima o concause derivanti da altro utente della strada;

Vorrei fare solo un breve accenno in riferimento alle prime, le quali sono riconducibili al comma 7 dell'art. 589-bis facendo specifico riferimento ad eventi di morte e lesioni che derivano da violazione delle disposizioni sulla circolazione stradale. Non bisogna però dimenticare che a norma dell'art. 62

c.p. per far sì che possa applicarsi l'attenuante la persona offesa deve aver concorso all'evento del reato volontariamente; dunque, la condotta deve essere collegata soprattutto alla causalità psicologica, ragion per cui entrambi i soggetti, reo e persona offesa, devono voler lo stesso evento. Siffatta affermazione in correlazione all'art. 589-bis lascerebbe impregiudicata la possibilità di applicare la nuova attenuante, in quanto il 589-bis si tratta di una fattispecie criminosa colposa e non già dolosa.

Con riferimento al comma 7 però per far sì che possa applicarsi l'attenuante, la condotta del terzo non è soggetta ad alcuna limitazione di carattere soggettivo benché il contributo potrebbe essere colposo o doloso oppure ancora né colposo né doloso.²¹

Riportando alcuni casi giurisprudenziali in applicazione di tale principio nel 2021 la Corte di Cassazione ha annullato con rinvio ad altra sezione la sentenza della Corte d'Appello di Firenze, che aveva escluso la circostanza attenuante in questione, in riferimento all'omicidio colposo di un ciclista che viaggiando in prossimità del centro, e non del margine destro della carreggiata, era stato investito da un'autovettura che, procedendo nello stesso senso di marcia, stava rientrando da un sorpasso effettuato in un tratto di strada curvilineo. Così, nella sua motivazione, la Corte di Cassazione afferma: << *La circostanza attenuante ad effetto speciale di cui all'articolo 589-bis c.p., comma*

²¹ A. Massaro, "Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime", in *Diritto penale Contemporaneo del 2016*, pag. 12 ss.

7, fa riferimento all'ipotesi in cui l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole; ipotesi che ricorre nel caso in cui sia accertato il c.d. "concorso di colpa" fra il presunto responsabile e altro utente della strada (la vittima, ma non solo essa). Va precisato che la norma non evoca alcuna percentuale di colpa né in capo al colpevole, né in capo ad altri, con la conseguenza che anche una minima percentuale di colpa altrui potrà valere a integrare la circostanza attenuante. Giova ricordare che, sul punto, la sentenza di primo grado, pur nulla stabilendo al riguardo, dava atto di quanto rilevato dallo stesso perito, ing. C., e cioè che il ciclista, nel percorrere il breve rettilineo in ascesa che collega le due curve presenti sulla strada in questione, viaggiava in prossimità del centro della propria corsia di marcia e non sul margine destro della carreggiata, come prescrive l'articolo 143 C.d.s., comma 2. Sul possibile concorso della persona offesa nella causazione dell'evento dovrà, dunque, pronunciarsi la Corte di merito in sede di rinvio.>> ²²

Sempre in tema di circostanza attenuante ai sensi del comma 7 articolo 589-bis c.p., come già detto, l'ambito applicativo può sussistere anche nell'ipotesi in cui l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione od omissione del colpevole, nel caso in cui sia stata accertata qualunque concorrente causa esterna, anche non costituita da condotta umana. Come, ad esempio, la fattispecie relativa all'investimento di un pedone da parte del conducente di un'autovettura, in cui la Corte di Cassazione ha annullato con rinvio ad altra sezione, la sentenza che non aveva riconosciuto l'attenuante

²² Cass., Sez. IV, 19 gennaio del 2021, n. 20091

omettendo di valutare l'incidenza, sulla visibilità dello stato dei luoghi, della forte precipitazione in corso al momento del fatto. ²³

A proposito del fondo non sicuro, sdrucchiolevole, è importante ricordare che la strada bagnata a causa della pioggia caduta poco prima del passaggio del veicolo, non integra gli estremi del caso fortuito, il quale si verifica quando sussiste il nesso di causalità materiale tra la condotta e l'evento, ma fa difetto la colpa, in quanto l'agente non ha causato l'evento per sua negligenza o imprudenza. Conseguente che, qualora una pur minima colpa possa essere attribuita all'agente, in relazione all'evento dannoso realizzatosi, automaticamente viene meno l'applicabilità della disposizione di cui all'articolo 45 c.p. ²⁴

Nell'ambito stradale è doverosa la massima diligenza e la massima prudenza da parte di ciascun utente, solo così si può contribuire alla diminuzione della pericolosità di questa attività, la quale ai giorni d'oggi è considerata indispensabile alla vita sociale. Vi è l'obbligo di fare attenzione alle possibili irregolarità di comportamenti di terze persone, da ciò deriva il principio di affidamento nell'ambito stradale.

Interessante segnalare il seguente caso, al quale è stata riconosciuta la responsabilità per omicidio colposo sebbene vi sia stato il rispetto del limite massimo di velocità consentito, ma vi è stata comunque la violazione di regole

²³ Cass., Sez. IV, 27 maggio del 2021, n. 24910

²⁴ Cass., Sez. IV, 18 maggio del 2007, n. 19373

di condotta stradale stabilite ai sensi dell'articolo 141 C.d.s.. Nella fattispecie in questione, il conducente alla guida di un ciclomotore, in condizioni metereologiche avverse a causa della pioggia ed in un tratto stradale poco illuminato, in un centro abitato ed in corrispondenza di strisce pedonali, investì un pedone, pur viaggiando a velocità moderata nel rispetto del limite di velocità consentito, cagionandone il decesso. Ciò che gli è stato imputato, è una responsabilità per omicidio colposo stradale, alla pena di un anno di reclusione, per violazione dell'art. 141 C.d.s.. L'articolo in questione stabilisce come obbligo del conducente *“regolare la velocità del veicolo in modo che avuto riguardo alle caratteristiche ed alle condizioni della strada... sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone”*, ed ancora, al comma 2, essere obbligo del conducente *“sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile”*, ed infine, al comma 4, essere suo obbligo quello di *“ridurre la velocità ed, occorrendo, anche fermarsi... in prossimità degli attraversamenti pedonali”*. La corte di Cassazione confermò la responsabilità del conducente del ciclomotore così come era già stata stabilita nei primi due gradi di giudizio, ricordando, in particolare, che << l'art. 141 C.d.s. imponeva al conducente del veicolo di regolare la velocità alle caratteristiche, e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, in modo che fosse evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone, assicurato il controllo del proprio veicolo e il compimento di tutte le manovre necessarie, specie l'arresto

tempestivo entro i limiti del campo visivo e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile, la stessa disposizione imponeva poi di regolare la velocità del veicolo specie nelle ore notturne. Ed in particolare, l'imputato, con la propria condotta di guida aveva violato queste regole, mantenendo una velocità tale – anche se inferiore al limite imposto che non gli aveva consentito di avvistare per tempo il pedone e scongiurare l'evento mortale>>. ²⁵

Particolare anche il caso dell'abbagliamento; in questa situazione, l'abbagliamento da parte di un veicolo incrociante può discriminare la condotta del conducente che, in conseguenza di quella circostanza, abbia determinato l'incidente, soltanto quando questi abbia proceduto con una condotta di guida che non costituisca pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose e allorché l'abbagliamento si sia verificato in modo del tutto imprevisto ed imprevedibile. ²⁶

Risponde penalmente anche colui che colposamente effettua una sosta pericolosa; può essere il caso di un mezzo sia di notte che di giorno lasciato fermo, anche se in avaria, in un luogo d'intralcio e pericoloso per la circolazione. Infatti, ne risponde penalmente se da questa condotta derivano lesioni od omicidio.

Deriva che in capo al conducente non gravano solo gli obblighi imposti dal C.d.s. da rispettare, bensì è obbligato ad adeguare la propria guida alle

²⁵ Cass.,sez. IV., 27 gennaio del 2021, n.7093

²⁶ Cass, Sez V., 22 marzo del 1991, n. 3240

condizioni della strada nella quale si sta dirigendo, mantenendo, come già detto, la massima prudenza ed attenzione per tutto ciò che può incontrare lungo il tragitto.

1.4 L'aggravante della fuga

Sempre nel 2016 il nostro legislatore ha contemplato una specifica aggravante ad effetto speciale, nel caso in cui il conducente si dia alla fuga dopo aver commesso il reato; la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni nel caso di omicidio stradale (art. 589-ter) ed a tre anni nel caso di lesioni stradali (art. 590-ter).

Molto probabilmente il legislatore ha deciso di collocare questa aggravante in modo autonomo per il fatto che la condotta in questo caso è successiva alla commissione del reato e non già una modalità realizzativa dello stesso.²⁷

È fondamentale non confondere questa condotta ai sensi del 589-ter c.p. e 590-ter c.p. con l'omissione di soccorso all'art. 593 c.p., posto che il reato di fuga è destinato ad evitare che si renda impossibile l'identificazione dell'utente coinvolto nell'incidente stradale con l'esatta ricostruzione delle sue modalità di verifica; invece, l'omissione di soccorso ha lo scopo di garantire il necessario soccorso alla persona che necessita di aiuto a causa dell'incidente stradale. Ragion per cui, si può comprendere che l'ipotesi della fuga non va ad assorbire il delitto di omissione di soccorso facendone derivare l'ammissibilità di un concorso tra le due ipotesi criminose. L'ambito di applicazione può avvenire solo nei casi in cui vi è la presenza dell'elemento soggettivo più forte,

²⁷ G. Fiandaca, E. Musco in *"Diritto penale – Parte Speciale"*, Zanichelli, Torino 2020, Vol. 1, pag. 28.

ovvero il dolo; serve dunque che il conducente si immagini di avere concorso alla verifica dell'incidente stradale.²⁸

C'è stato un caso molto recente, di un paio di mesi fa, finito in Cassazione, riguardante appunto il concorso del reato di fuga ai sensi dell'articolo 589-ter c.p. e l'omissione di soccorso stradale ai sensi dell'articolo 189, comma 7 C.d.s.. Secondo la ricostruzione dei fatti fornita dai giudici di merito, l'imputato si trovava alla guida del suo mezzo, procedeva ad una velocità moderata, intorno ai 35 km/h, ed investì il pedone che stava attraversando la strada all'altezza di una intersezione. A seguito dell'investimento, il conducente dell'auto si dette alla fuga, ma, dopo aver percorso alcuni metri, vide due passanti e li avvisò dell'accaduto e li informò che l'uomo (di una certa età) era ancora per terra. Poco dopo fu constatato il decesso dell'uomo, ed il conducente dell'auto fu identificato sulla base di queste testimonianze dei passanti. Il conducente è stato ritenuto responsabile ai sensi degli articoli 589-bis c.p., 589-ter c.p., ed anche ai sensi dell'articolo 189, comma 7 C.d.s. nei primi due gradi di giudizio, e sebbene il difensore dell'imputato fece ricorso, anche in Cassazione fu confermato quanto stabilito nei precedenti giudizi. In particolare la Cassazione affermò che << *Il reato di omicidio stradale aggravato dalla fuga può concorrere con quello di omessa prestazione di assistenza stradale di cui all'articolo 189, comma 7, del codice della strada, in quanto trattasi di fattispecie distinte e soltanto la mera condotta di fuga dopo un incidente stradale è assorbita nella*

²⁸ R. Bartoli, M. Pelissero, S. Seminara, in "Diritto penale lineamenti di parte speciale", G. Giappichelli, Torino 2021, pag. 69.

fattispecie complessa di cui al combinato disposto degli articoli 589-bis e 589-ter del c.p..

Peraltro, per la concorrente configurabilità del reato di omissione di assistenza, il bisogno dell'investito deve essere effettivo, onde il reato non è configurabile nel caso di assenza di lesioni o di morte, o allorché altri abbia già provveduto e l'ulteriore intervento dell'obbligato non risulti più necessario né utile o efficace. Con la precisazione, comunque, che tali circostanze non devono essere valutate ex post, ma ex ante, sulla base di quanto percepito dall'investitore prima dell'allontanamento: il reato previsto dall'articolo 189, comma 7, citato, infatti è punibile anche a titolo di dolo eventuale e tale atteggiamento psicologico è ravvisabile in capo all'agente che, in caso di sinistro comunque ricollegabile al suo comportamento ed avente connotazioni tali da evidenziare, in termini di immediatezza, la probabilità, o anche solo la possibilità, che dall'incidente sia derivato danno alle persone e che queste necessitino di soccorso, non ottemperi all'obbligo di prestare assistenza ai feriti.>> ²⁹

²⁹ Cass., Sez. IV, sent. 4 maggio 2022, n. 18748

1.5 La possibilità dell'arresto in flagranza

Si da il caso che per una fattispecie criminosa di tale importanza, può scattare anche l'arresto, ma la condizione necessaria è che ci sia flagranza di reato. Le forze dell'ordine si trovano di fronte a due strade percorribili; la prima ipotesi riguarda l'obbligatorietà dell'arresto del conducente nell'ipotesi di flagranza di reato a norma dell'art. 589-bis comma 2 e 3, mentre in tutti gli altri casi, possono percorrere la seconda strada, ovvero l'arresto è solo facoltativo, ed è rimandato alla discrezionalità delle forze dell'ordine ovviamente è sempre necessaria la flagranza. La valutazione è basata sul grado di pericolosità del reo nei confronti della collettività e dell'ordine pubblico. Così come stabilito dal c.p.p. la decisione di arrestare il conducente è soggetta a convalida dal G.I.P., quest'ultimo deve esprimersi entro le quarantotto ore dal momento in cui il P.M. deposita la richiesta di convalida, e non può andare oltre le novantasei ore.

CAPITOLO SECONDO

L'EVOLUZIONE DELLA GIURISPRUDENZA E LA NUOVA IMPUTAZIONE DOLOSA PER GRAVI INCIDENTI STRADALI

Come già anticipato nel primo capitolo, fino a qualche anno fa l'omicidio stradale era configurato sotto un'imputazione colposa e gli unici casi limite in cui potesse esserci un'imputazione a titolo di dolo erano i casi in cui il conducente utilizzasse il mezzo come arma, proprio con l'intento di commettere un reato. Il dato indubbiamente più significativo dal punto di vista del diritto sostanziale è che da una decina di anni la giurisprudenza si è chiesta se fosse possibile, di fronte a tragici incidenti su strada, una responsabilità non già colposa bensì a titolo di dolo eventuale andando così a creare possiamo dire, una "divaricazione" tra la scelta legislativa che con grande continuità rispetto all'assetto normativo originario rimane ferma sull'imputazione di tipo colposo anche per le nuove fattispecie 589-bis e 590-bis, ed i vari orientamenti giurisprudenziali che iniziano ad accendere le prime lampadine per una imputazione dolosa, in termini di dolo eventuale, viaggiando sempre tra il sottile confine del dolo eventuale e colpa cosciente.³⁰

Sebbene all'inizio la cassazione non fosse del tutto in linea con questa nuova prospettiva, nel 2011 per la prima volta diede campo a questo *rèvirement* ed ammise l'imputazione per omicidio doloso in forma di dolo eventuale, e ciò avvenne nella notissima sentenza della Cassazione del 1 febbraio 2011, la quale

³⁰ A. Massaro, "Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime", in *Diritto penale Contemporaneo del 2016*, pag. 16.

S.C non ha condiviso quanto stabilito in secondo grado dalla Corte d'assise di appello di Roma, che aveva escluso nella seguente controversia il dolo eventuale, ritenendo di dover qualificare l'omicidio stradale commesso dal conducente in questione come un omicidio a titolo di colpa cosciente e lesioni colpose gravi.³¹

La prima sezione della Cassazione intervenne annullando con rinvio la sentenza, ritenendo non adeguatamente motivata l'esclusione del dolo eventuale.

Il fatto si verificò a Roma e la vicenda si è svolta in questi termini; sostanzialmente il conducente del veicolo (un furgone Fiat Ducato) rubato venne intercettato dalla Polizia e si diede alla fuga. Fuggendo dall'inseguimento delle forze dell'ordine, volontariamente commise molteplici infrazioni stradali, tra le quali l'essere passato con il semaforo rosso, aver superato il limite di velocità e svariati sorpassi. Causò così un tragico sinistro facendo perdere la vita ad un altro automobilista che passava fatalmente da quell'incrocio con luce del semaforo verde e non solo, causò anche due ferimenti.

Mi preme riportare questa notevole sentenza del 2011, in quanto per la prima volta la giurisprudenza, in particolare la Corte di Cassazione, nella sua motivazione ha affrontato il tema centrale dove trova fondamento la

³¹P. Pisa, *"Incidenti stradali e dolo eventuale: l'evoluzione della giurisprudenza"*, in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 16 ss.

distinzione tra le due imputazioni di colpevolezza; da un lato la colpa cosciente e dall'altro il dolo eventuale.

Quest'ultimo, in questa controversia, prevalse sul primo.

A questo proposito, la ragione che ha portato ad un'imputazione di dolo eventuale è il fatto che secondo la cassazione il conducente non solo ha accettato il rischio e la sua pericolosità ma bensì ha accettato anche la concreta probabilità che l'evento si realizzasse; diverso invece sarebbe il caso di un'imputazione per colpa cosciente, aggravata sicuramente, per aver agito nonostante la previsione dell'evento, ma la sottile differenza sta proprio nell'agire senza accettare, al contrario del dolo eventuale, la concreta probabilità che l'evento si possa realizzare, anzi sta proprio nell'agire nella convinzione, o nella ragionevole speranza, di poterlo evitare con la propria abilità personale o per intervento di altri fattori.

Sostanzialmente ogni qualvolta il conducente ha la certezza soggettiva di non far accadere il tragico evento allora si deve escludere l'imputazione dolosa, in termini di dolo eventuale, ma ciò che è importante sottolineare, così come anche sono state le parole della S.C. è che: *<< Una qualche accettazione del rischio sussiste tutte le volte in cui si delibera di agire, pur senza avere conseguito la sicurezza soggettiva che l'evento previsto non si verificherà. Il semplice accantonamento del dubbio, quale stratagemma mentale cui l'agente può consapevolmente ricorrere per vincere le remore ad agire, non esclude di per sé l'accettazione del rischio, ma comporta piuttosto la necessità di stabilire se la rimozione stessa abbia un'obiettiva base di serietà*

e se il soggetto abbia maturato in buona fede la convinzione che l'evento non si sarebbe verificato.

Invece nel dolo eventuale occorre che la realizzazione del fatto sia stata "accettata" psicologicamente dal soggetto, nel senso che egli avrebbe agito anche se avesse avuto la certezza del verificarsi del fatto, nella colpa con previsione la rappresentazione come certa del determinarsi del fatto avrebbe trattenuto l'agente.

Non è, quindi, sufficiente la previsione della concreta possibilità di verifica dell'evento lesivo, ma è indispensabile l'accettazione, sia pure in forma eventuale, del danno che costituisce il prezzo (eventuale) da pagare per il conseguimento di un determinato risultato.

La conclusione circa l'omessa volizione e accettazione del rischio di verifica dell'evento lesivo nella convinzione, o nella ragionevole speranza, di poterlo evitare per abilità personale, desunta dalla capacità di guida e dall'asserita capacità di trovare "uno spazio in cui inserirsi", pur in presenza di un "traffico non scarso", mal si concilia con le indicazioni in ordine alle caratteristiche del luogo del sinistro ("un incrocio... molto ampio", secondo quanto risulta a f. 7 della sentenza impugnata), al punto d'impatto e alla mancata adozione di qualsiasi tipo di manovra di emergenza, idonea a scongiurare la collisione>>. ³²

Notevoli dubbi permangono sull'adozione della cd. formula di Frank, ovvero l'atteggiamento psicologico del conducente che avrebbe agito anche se avesse avuto la certezza del verificarsi del tragico evento. Probabilmente questa

³² Cass., Sez. V, 17 settembre del 2008, n. 44712.

formula può essere suscettibile di critica per il fatto che naviga un po' nei limiti di una probatio diabolica.³³

In realtà arrivare a questo revirement non è stato così semplice e scontato, ma anzi, l'indirizzo giurisprudenziale inizialmente era fortemente tradizionalista e si puntava sempre ad una continua "deresponsabilizzazione" in colpa della criminalità connessa alla circolazione stradale. Ribadisce la Suprema Corte che per un'imputazione dolosa in termini di dolo eventuale, il dolo deve consistere in un effettivo rapporto psicologico con l'evento sia per quel che riguarda la rappresentazione e sia per quel che riguarda la volontà. Dunque, non si ha ancora oggi un quadro chiaro e ben preciso per inquadrare al meglio quando vi è un'imputazione dolosa od un'imputazione colposa.

Tutt'ora vi sono numerosi dibattiti sul delicato discrimen della distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente (di cui approfondirò brevemente nel paragrafo successivo), ed il tutto varia a seconda dei casi giurisprudenziali; ad esempio, con riguardo alla vicenda di un minorenne che è stato sottoposto a fermo per reato di omicidio volontario ed omissione di soccorso alla persona ferita in realtà poi la cassazione ha declassificato tutto in colpa. Il ragazzino era alla guida di un ciclomotore in una sera autunnale, trasportava dietro di sé nel sellino posteriore il suo amico, sapeva di avere il faro anteriore del suo motorino non funzionante ma continuò comunque a percorrere la stradina

³³P. Pisa, *"Incidenti stradali e dolo eventuale: l'evoluzione della giurisprudenza"*, in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 16 ss.

poco illuminata a circa 50km/h più o meno a due metri di distanza da loro vi era un bambino in bicicletta quando il ragazzo/conducente del ciclomotore se ne è reso conto ha provato, ed è convinto di essere riuscito a schivare il bambino a detta sua, mentre in realtà il bambino fu colpito di sfuggita ma tragicamente con il ginocchio destro suscitando un evento traumatico cagionandone il decesso. Fin da subito ci furono pensieri diversi; da un lato il Giudice per le Indagini Preliminari presso il Tribunale per i Minorenni la pensava in modo opposto all'accusa, tant'è che non convalidò il fermo e respingendo altresì la richiesta del Pubblico Ministero di applicare la misura cautelare restrittiva, ritenendo il fatto sicuramente grave, ma non nei limiti di un omicidio volontario, a differenza della pubblica accusa secondo cui vi era invece piena sussistenza del dolo eventuale, prima di tutto perché era una zona con possibilità di pedoni, e il fatto di averla attraversata con il faro anteriore danneggiato significava aver accettato il rischio di poter causare un sinistro stradale con conseguenza anche tragiche. Si finì in Cassazione, dove anch'essa confermò la linea del giudice delle Indagini preliminari, derubricando la responsabilità dell'imputato in omicidio colposo, rilevando pur sempre una condotta di grave imprudenza ed anche una palese violazione delle norme sulla circolazione stradale ma non già una volontà dell'evento che va ad integrare un titolo doloso di responsabilità penale.³⁴

³⁴ M. Caldararo, "L'attuale atteggiarsi della categoria del "dolo eventuale" nel contesto della criminalità omicidiaria stradale", in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 23.

Un altro caso simile, dove di nuovo la Corte di Cassazione ha derubricato il fatto in omicidio colposo, riguardava sempre un giovane ragazzo, questa volta maggiorenne, che si è messo alla guida di un'autovettura di grossa cilindrata in stato di ubriachezza (in particolare il tasso alcolemico rilevato era pari a 1,05 g/l), con a bordo degli altri ragazzini suoi amici; la vicenda si è svolta in torno alle 21.00 nel centro urbano di Salerno, il ragazzo perse il controllo del mezzo investendo sul marciapiedi due persone, causandone il decesso di una e lesioni gravi all'altra, ed infine si schiantò contro la vetrina di un negozio. Anche questa volta il Pubblico Ministero era favorevole ad un'imputazione a titolo di dolo eventuale, esattamente come nel caso che poco fa ho riportato, ma sia il G.I.P. presso il Tribunale di Salerno, che il Tribunale del Riesame e poi infine anche la Cassazione confermò che la condotta di guida posta in essere dal ragazzo, è stata una condotta decisamente imprudente e negligente, riportando così ad una colpa cosciente e non già ad un'imputazione dolosa, nei termini ovviamente del dolo eventuale. La vicenda che anche la Cassazione ha voluto designare era proprio un quadro di un giovane ragazzo alla guida di un'autovettura di grossa cilindrata che lo ha reso eccitato e spericolato, proprio a causa della giovane età del conducente, e che la sua intenzione era quella di farsi vedere *"agli occhi dei suoi amichetti come sicuro di sé e della sua guida spericolata con predominio e padronanza del mezzo"*, poi però non andando a buon fine. La corte aggiunge che non è possibile ritenere che il giovane abbia voluto l'evento traumatico, e che il fatto che fosse anche in stato di alterazione psico-fisica, a causa dell'alcool in corpo, il tutto ha contribuito a creare

maggior sicurezza di se stesso, consentendogli di agire convinto di non far finire la vicenda tragicamente e soprattutto confidando nelle sue capacità di guida, ed è proprio qui che ci si aggira nell'ambito della colpa cosciente e non già nel dolo eventuale, come infatti ha dichiarato conclusivamente la Cassazione.³⁵

Di senso opposto invece voglio segnalare un ultimo caso, dove questa volta la pronuncia emessa dal G.I.P. presso il Tribunale di Roma a seguito di un giudizio abbreviato, è stata di segno positivo per un'imputazione dolosa, in particolare di dolo eventuale, a parer mio con ragione, in quanto vi è la pienezza di tutti i requisiti di un'imputazione così gravosa, e questo perché stiamo parlando di un conducente (sta volta non era un giovane ragazzo come negli altri due casi appena descritti) assuntore di cocaina e tossicodipendente, in condizione di alterazione psico-fisica che si è posto alla guida di un Mercedes per di più con patente revocata, dunque non aveva le autorizzazioni a guidare, viaggiava in un centro abitato, quindi con alte probabilità di passanti in ogni momento, ad una velocità superiore ai 90 km/h, inoltre passò un incrocio con semaforo a luce rossa, accettando il rischio di una quasi certa collisione con mezzi provenienti dall'altra direzione che potevano attraversare il medesimo incrocio però loro con luce verde, conseguendone sinistri stradali senza escluderne una possibile morte, come di fatto è stato. Infatti, il sinistro è

³⁵M. Caldararo, "L'attuale atteggiarsi della categoria del "dolo eventuale" nel contesto della criminalità omicidiaria stradale", in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 24.

avvenuto, la violenza dell'urto in questione ha causato delle lesioni gravi al conducente di un motociclo che fatalmente stava passando da quell'incrocio, da cui poi è derivato il decesso stesso. Il conducente del Mercedes si diede anche alla fuga omettendo qualsivoglia soccorso; dunque, non si è nemmeno fermato dopo l'incidente che lui stesso ha causato, proseguendo con la sua folle guida, accettando così magari altri futuri e probabili sinistri. A parer mio e non solo, infatti anche il Giudice per le Indagini Preliminari, ha ritenuto indubitabile la volontà dell'agente sotto il profilo dell'accettazione del rischio, e non solo, anche del danno che poteva causare, ponendosi alla guida creando un palese e grave pericolo per l'incolumità degli utenti stradali, mettendo chiunque in una situazione di impossibilità di effettuare manovre di emergenza evitando il pericolo. Possiamo definirlo, facendo passare il termine "status di assoluta noncuranza per la vita umana". In realtà, di contrario avviso andò la Corte d'Assise d'Appello di Roma, la quale voleva mantenere la linea tradizionalistica della colpa cosciente, fondando le sue ragioni con un lungo inciso che va ad evidenziare la necessità di distinguere la volontà dell'evento dannoso dalla volontà di non osservare le leggi. Nonostante ciò, il Procuratore Generale della Repubblica presso la Corte d'Appello di Roma propose ricorso in Cassazione ove quest'ultima riconfermò quanto stato detto in primo grado, ponendo il suo innovativo sigillo alla sentenza del primo giudice, riaffermando il principio della sacralità della vita.³⁶ Si concluse così

³⁶M. Caldararo, "L'attuale atteggiarsi della categoria del "dolo eventuale" nel contesto della criminalità omicidiaria stradale", in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 25.

con un'imputazione a titolo di dolo eventuale. Diciamo che il confine tra la colpa cosciente ed il dolo eventuale è davvero sottile e talvolta non è così semplice mettersi "nei panni" dell'organo giudicante e prendere la decisione che più sia consona al caso concreto.

2.1 La delicata distinzione tra la colpa cosciente ed il dolo eventuale

Come è ben noto, il dolo è l'imputazione soggettiva più gravosa se il fatto commesso è stato compiuto volontariamente, sicuramente renderà la responsabilità più pesante rispetto a chi ha commesso il fatto per una negligenza o per una violazione di una regola cautelare di fatti il più delle volte chi commette il reato cerca sempre di degradare la propria responsabilità da dolosa a colposa giustificandosi con un "non l'ho fatto apposta".³⁷

Il dolo ha svariate forme; vi è il dolo generico ed il dolo specifico, ciò che li differenzia è la finalità che vuole perseguire l'agente, in quanto nel primo la finalità è del tutto irrilevante, mentre invece nel secondo compare proprio una specifica finalità che fa compiere il fatto all'agente, per di più nel caso in cui la finalità non si realizzasse vi è comunque consumazione del delitto.

Poi vi è il dolo intenzionale, il quale si pone in netta distinzione con quello diretto e quello eventuale; il primo si differenzia dagli altri due in quanto è la forma più intensa di dolo, la volontà raggiunge il suo apice; infatti, il soggetto agente commette il fatto perché intende a tutti gli effetti realizzare quella condotta o causare quell'evento. Infine, il dolo diretto si differenzia da quello eventuale perché nel dolo diretto il soggetto, pur non volendo primariamente far realizzare quel fatto criminoso, agisce comunque con un'alta probabilità di

³⁷ C.F. Grosso, M Pelissero, D. Petrini, P. Pisa in *"Manuale di diritto penale parte generale"*, Giuffrè, Torino 2020, pag. 327 ss.

realizzarlo. Invece nel dolo eventuale, terza ed ultima figura, il soggetto agisce configurandosi come possibile che il verificarsi del reato, però non ne ha la certezza o l'alta probabilità, sa che potrebbe succedere e, ciò nonostante, agisce in egual modo, anche a costo di realizzarlo. In sostanza, il soggetto agente non agisce con l'intenzione di causare quel determinato reato e nemmeno ne ha la certezza che si realizzi, però ne accetta il rischio e agisce lo stesso. Si può dire che nel dolo eventuale non vi è una volontà ed una rappresentazione piena sennò si finirebbe nel dolo intenzionale.³⁸

Quello che non è semplice è delineare i confini tra dolo eventuale e colpa cosciente, e questo è il nucleo centrale che vorrei affrontare in questo paragrafo. Proprio su questo tema si è battuta la Corte d'Assise di Torino, con un'importantissima pronuncia nel 2011, in un caso tragico dove morirono ben sette operai nell'incendio di uno degli stabilimenti dell'azienda ThyssenKrupp di Torino. L'incendio è avvenuto a causa di malfunzionamenti della carpenteria metallica, ed inoltre secondo varie testimonianze di alcuni operai i sistemi di sicurezza non funzionarono come ad esempio: estintori scarichi, idranti inefficienti, mancanza di personale specializzato. La Corte d'Assise decise di condannare il datore di lavoro per omicidio volontario, in termini di dolo eventuale, e nel farlo delineò nella sua motivazione i punti fondamentali per distinguere un'imputazione per dolo eventuale da un'imputazione per

³⁸ C.F. Grosso, M Pelissero, D. Petrini, P. Pisa in *"Manuale di diritto penale parte generale"*, Giuffrè, Torino 2020, pag. 340 ss.

colpa cosciente. In particolare, si sconfinava nel dolo eventuale ogniqualvolta la consapevolezza è molto elevata, se il rischio perdura nel tempo, se la scelta operata volontaria sebbene irresponsabile va a sacrificare il bene che dovrebbe essere tutelato per far prevalere altri interessi, e se da questa scelta si è consapevoli che l'evento molto probabilmente possa verificarsi, allora in tutti questi casi si accetta il rischio e si accetta anche che l'evento possa concretamente realizzarsi. Proprio così la Corte d'Assise andò a giustificare la sua imputazione, in termini di dolo eventuale, del datore di lavoro di questa linea produttiva dello stabilimento ThyssenKrupp di Torino.³⁹

In realtà poi, nel giudizio successivo, cioè in Corte d'Assise d'appello, l'imputazione si derubricò in colpa cosciente, e successivamente le sezioni unite della cassazione confermarono quanto stabilito nel secondo grado. Questo avvenne perché secondo la cassazione a sezioni unite, il dolo eventuale sussiste solo quando il soggetto agente si sia chiaramente rappresentato l'alta possibilità che l'evento in concreto si potesse realizzare e, ciò nonostante, agisce comunque anche a costo che l'evento si realizzi. Invece vi è colpa cosciente, come poi di fatto è stato deciso in questo famosissimo caso, quando la volontà del soggetto agente non è diretta verso l'evento, pur rappresentandosi una possibile realizzazione dell'evento stesso, il soggetto si astiene dall'agire perché esclude che questo possa accadere, e si astiene dall'agire per trascuratezza, negligenza, imperizia, irragionevolezza. Inoltre,

³⁹ Corte Ass. Torino, sez. II, 15 aprile 2011.

le Sezioni unite hanno indicato poi nella loro sentenza altri canoni che il giudice dovrebbe tenere in considerazione nel valutare se vi sia effettivamente un dolo eventuale.⁴⁰

Arrivando ad una conclusione di questo grande e delicato “discrimen” della distinzione tra colpa cosciente e dolo eventuale, diciamo che non è sempre semplice capire quando ci troviamo di fronte ad una piuttosto che l'altra ma in modo esemplificativo posso dire che in entrambe le ipotesi il profilo rappresentativo è identico, cioè a dire, l'agente si rappresenta come possibile il verificarsi dell'evento criminoso. La grande differenza tra le due imputazioni è che mentre nel dolo eventuale la rappresentazione che il reo si prospetta è in termini positivi, nella colpa cosciente è in termini negativi, infatti, il soggetto agente esclude che l'evento possa realizzarsi, inizialmente anch'esso se la rappresenta, ma nella sua psiche sa che non accadrà realmente e questo per svariati motivi come ad esempio, le abilità, sicurezza di sé stesso o altro deplorable motivo.⁴¹

Nel dolo eventuale invece come ho evidenziato poco fa, il soggetto agente non solo accetta il rischio ma accetta anche la verifica dell'evento, sa che succederà ed agisce comunque; quindi, è sicuramente qualcosa di più intenso. Ciò di cui si è discusso sono gli elementi che si devono portare in giudizio per arrivare alla prova di questa accettazione del rischio e della concreta

⁴⁰ Cass., sez. un., 24 aprile 2014, n.38343

⁴¹ C.F. Grosso, M Pelissero, D. Petri, P. Pisa in “*Manuale di diritto penale parte generale*”, Giuffrè, Torino 2020, pag. 341 ss.

realizzazione dell'evento in capo al soggetto agente, e di questo vorrei trattare brevemente nel prossimo paragrafo.

2.2 La prova del dolo eventuale

Spostando l'attenzione sul piano della prova, si può notare come grazie al contributo della giurisprudenza più recente esistano dei criteri piuttosto univoci che consentono una certa razionalizzazione del tema, non già strettamente giuridico-concettuale, ma bensì probatorio.⁴²

In ambito processuale, la prova del dolo eventuale, il più delle volte va a ridursi nella prova di un rischio che è prevedibile di fatti ciò che è probabile è di conseguenza anche prevedibile, il collegamento è molto stretto, e ciò che è prevedibile è previsto da una normale persona dotata di senso compiuto. È molto rara una situazione che è prevedibile ma che non viene prevista da un soggetto agente, ragion per cui dovrà essere argomentata e provata dalla difesa.⁴³

Il collegamento psicologico è molto autentico e naturale, se un soggetto agisce in una situazione di pericolo e di rischio come si può dire che non ha accettato il rischio stesso? Diventa così un automatismo logico, la prova del dolo eventuale è tutta centrata sulla prevedibilità dell'evento; se è probabile è anche prevedibile e se è prevedibile un soggetto agente lo ha previsto; dunque, se ha agito ugualmente in questa situazione di pericolo e rischio significa che lo ha accettato. Il gioco funziona in questi termini.

⁴² R. Bartoli, "Brevi considerazioni in tema di prova del dolo eventuale", in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 29.

⁴³ F. M. Iacoviello, "Processo di parti e prova del dolo", in www.discrimen.it, pag. 485.

Vero è che “accettare il rischio” rimane pur sempre una formula molto vaga e dunque manipolabile, l’accettazione è un fenomeno psicologico, non si esce dal campo della volontà e quindi del dolo. Per esserci dolo eventuale, come già ripetuto più volte, non basta però solo l’accettazione del rischio, bensì l’agente deve anche accettare il verificarsi dell’evento in concreto. È bene precisare che “accettare il rischio” ed “accettare l’evento” hanno due significati distinti, in particolare con la prima formuletta si vuole intendere un dolo intenzionale di voler correre il rischio, accettare di correre il rischio, mentre con la seconda formula di accettazione si va a finire così nel dolo eventuale, perché significa che si è disposti a subire le conseguenze della propria condotta, si accetta che l’evento accada; e prima che l’evento accada si può decidere se accettarlo o meno, ma nel momento che accade allora non si può più far niente, se si accetta, si subiranno le conseguenze derivanti dalla propria condotta. È sottile la differenza che si aggira al dolo eventuale, non si dice “vuoi che l’evento accada” ma si dice “accetti che l’evento accada”.⁴⁴

Ciò che non regge è sicuramente l’accettazione dell’evento come puro fenomeno psicologico, questa teoria viene corretta nel processo dalla prova. Mi spiego meglio; come già anticipato, ciò che segna la sottile distinzione a livello sostanziale, tra la colpa cosciente ed il dolo eventuale è il fatto che nella colpa si agisce in termini negativi, cioè a dire che il soggetto agente compie la condotta escludendo a livello psicologico che l’evento accada, diversamente

⁴⁴ F. M. Iacoviello, “Processo di parti e prova del dolo”, in www.discrimen.it, pag. 486.

nel dolo eventuale, il soggetto agisce in termini positivi, cioè sa già che vi è un'alta probabilità che l'evento accada. Ma ciò significherebbe andare a punire il soggetto agente pessimista, ed invece l'arrogantello ottimista sicuro di sé finirebbe per essere premiato, in quanto confida al 101% nelle sue doti e capacità. Dunque, la teoria della volontà "pura" crea degli esiti alle volte paradossali ed in quanto tale non può funzionare, devono essere introdotti dei correttivi.⁴⁵

Ma quando si può dire che il soggetto agente ha accettato il rischio oltre ogni ragionevole dubbio? La giurisprudenza più recente ha creato dei criteri oggettivi probatori e sufficientemente flessibili per adeguarsi al caso concreto; sostanzialmente si dividono in tre accertamenti che il PM deve svolgere; il primo equivale alla prova della violazione della regola cautelare, e questa violazione deve essere deliberata; se riguarda una violazione per negligenza, imperizia, imprudenza allora si avrà colpa e non dolo; poi il secondo accertamento corrisponde alla gravità della violazione, ad esempio un conto è passare con il semaforo a luce rossa con velocità moderata, ed un conto è passare il semaforo a luce rossa con superamento del limite di velocità in modo folle. In fine il terzo passaggio è l'accertamento dell'elevata probabilità dell'evento.⁴⁶

⁴⁵ F. M. Iacoviello, "Processo di parti e prova del dolo", in www.discrimen.it, pag. 488-489.

⁴⁶ F. M. Iacoviello, "Processo di parti e prova del dolo", in www.discrimen.it, pag. 497.

Un'altra tecnica di accusa è la "Wilfull Blindness", che in italiano significa: "Essere coscientemente ciechi", sostanzialmente questa tecnica opera ogni qualvolta il soggetto decide lui di sua spontanea volontà di rimanere in situazione di incertezza senza volerne uscire. L'esempio banale è quello del soggetto che riceve da un amico un borsone con l'incarico di custodirlo, il soggetto sa benissimo che il suo amico è un trafficante di armi ma non vuole sapere cosa ci sia all'interno del borsone, volendo rimanere nel suo stato di dubbio ed incertezza, non provando nemmeno ad aprire il borsone. Nel momento in cui viene incriminato dalla polizia, il soggetto si difende sostenendo che non sapeva assolutamente cosa ci fosse all'interno del borsone, volendo rimanere nella leggerezza, nella colpa e non nel dolo. Ma questo non basta, e l'accusa gli darà un'imputazione dolosa. La ragione è semplice, e cioè che qualsiasi persona ragionevole avrebbe pensato che quel borsone era indirizzato ad un traffico di armi. La "Wilfull Blindness" consente proprio processualmente di evitare questi stati di incertezza e di dubbio e di andare in un'imputazione dolosa senza troppi raggiri. Il soggetto lo poteva sapere, se solo lo avesse voluto.

Tornando al tema centrale della violazione di norme sulla circolazione stradale, di recente la giurisprudenza per poter imputare a titolo di dolo eventuale le situazioni tragiche di omicidio stradale causate da guida in stato di ebbrezza alcolemica, assunzione di sostanze stupefacenti e violazione di norme riguardanti la diligenza stradale, ha fissato alcuni criteri riguardanti

l'accettazione del rischio, cioè a dire: una soglia elevata che il rischio avvenga, il perdurare del rischio nel tempo, l'assenza di elementi che facciano sperare che l'evento non avvenga ed in fine il totale disinteresse per le potenziali vittime.⁴⁷

La prova del dolo è comunque molto delicata, al di fuori di eventuali confessioni del soggetto agente non vi è una "macchina della verità" che possa andare a controllare l'effettiva psiche del soggetto e la sua reale volontà, sono necessarie delle massime di esperienza fondate *sull'id quod plerumque accidit*.

Ad ogni modo però, anche l'elemento soggettivo quale che sia la forma di dolo di cui parliamo, deve essere provato con un grado di certezza che superi ogni ragionevole dubbio, e questo è uno dei pilastri fondamentali del diritto penale.

48

La prova del dolo ci fa capire come il diritto sostanziale ed il processo debbono sicuramente essere l'uno in funzionale dell'altro, e deve necessariamente essere così.⁴⁹

⁴⁷ Cass., sez.I, 1° febbraio 2011, n. 10411; Cass., sez, I, 7 aprile 2010, n. 16193.

⁴⁸ C.F. Grosso, M Pelissero, D. Petri, P. Pisa in "Manuale di diritto penale parte generale", Giuffrè, Torino 2020, pag. 345 ss.

⁴⁹ F. M. Iacoviello, "Processo di parti e prova del dolo", in www.discrimen.it, pag. 509.

2.3 Caso limite di responsabilità per omicidio colposo stradale del conducente epilettico

Sempre inerente al tema del labile confine tra dolo eventuale e colpa cosciente, vorrei segnalare un fatto molto recente finito in Cassazione, mi riferisco alla sentenza n. 28435 del 2022. Il caso riguardava un conducente di un'automobile che venne ritenuto responsabile sia in primo grado che anche nel secondo grado per omicidio colposo stradale, per aver violato alcune specifiche norme sulla circolazione stradale. La particolarità di questo conducente è che è affetto da anni, in particolare dieci anni (così come risultato dalle cartelle cliniche) da epilessia, e proprio questa sua malattia fu la causa principale del sinistro stradale oggetto della controversia. Il conducente ritenuto responsabile, consapevole delle sue abituali crisi epilettiche, ha perso il controllo del mezzo andando a scontrarsi prima contro dei mezzi posteggiati lungo la pubblica via e poi investì tragicamente due coniugi che passeggiavano tranquillamente sul marciapiede cagionando il decesso del marito.

Sia in primo grado che nel secondo sono giunti ad un'imputazione per omicidio colposo, in termini di colpa cosciente, ritenendo che anche nel caso in cui il conducente soffre di crisi epilettiche e ha già avuto attacchi, magari anche più lievi mentre era alla guida, non comporta un'esimente della responsabilità in caso di violazione di norme sulla circolazione stradale, trattandosi questo di un caso evidente di colpa cosciente. Il difensore del soggetto agente, nel ricorrere in Cassazione ha provato a contestare il fatto che

lo stato epilettico del suo assistito durante le visite mediche abituali non è mai stato ravvisato come un impedimento della guida, cioè a dire che la sua malattia, sebbene non sia una malattia da sottovalutare, è sempre stata tenuta sotto controllo con visite periodiche dal neurologo, e non è mai stata considerata ad un livello troppo grave, così da non consentire di potersi mettere alla guida. Il ricorso fu rigettato dalla Cassazione e nella sua motivazione fa presente che *<<la corte territoriale ha adeguatamente risposto alla censura già proposta in sede di gravame di merito in punto di configurabilità dell'elemento soggettivo del reato (colpa), muovendo dal presupposto che l'articolo 115 C.d.S., richiede che chi guida debba essere idoneo, per requisiti fisici e psichici, al momento in cui si pone alla guida. Nella specie, è stato accertato che tali requisiti difettavano nel (...), anche alla luce della Direttiva Europea n. 112/09 invocata dalla difesa, sulla base della quale il (...) ricadeva nella categoria più grave per il rilascio delle patenti di guida, secondo cui un soggetto può essere autorizzato alla guida dopo un periodo, documentato e certificato da parte dello specialista neurologo, di un anno senza ulteriori crisi epilettiche.>>*

Diciamo che è del tutto comprensibile che i giudici di merito abbiano *<<ritenuto che l'imputato avesse piena cognizione che la patologia da cui era affetto comportasse episodi di perdita di coscienza e che lo rendesse inidoneo alla guida, escludendo che l'evento verificatosi fosse del tutto straordinario e imprevedibile per l'agente; configurando così, legittimamente, una ipotesi di colpa cosciente, trattandosi di soggetto consapevole della sua malattia, per cui egli avrebbe dovuto prevedere in*

concreto la possibilità di cagionare l'evento, e ciononostante agì con l'erroneo convincimento di poterlo evitare>>. ⁵⁰

⁵⁰ Cass., Sez. IV, 25 maggio del 2022, n.28435

CAPITOLO TERZO

OMICIDIO E LESIONI STRADALI: LA POSSIBILE ESTENSIONE DELLA RESPONSABILITA' AI GESTORI

Il ministero dell'Interno, nel diramare disposizioni interpretative e operative ai propri dipendenti sulle novità introdotte in tema di circolazione stradale dalla legge n. 41/2016, ha esteso, attraverso una circolare, l'area di applicazione soggettiva dei reati di omicidio stradale e di lesioni stradali, stabilita dal primo comma degli artt. 586-bis e 590-bis c.p., anche a coloro che non sono "*conducenti di veicolo*". In questo modo la disposizione avrebbe quindi avuto l'effetto di tramutare i due illeciti da reati c.d. "propri" a "comuni". In altri termini: li avrebbe resi una fattispecie penale per la cui realizzazione giuridica non occorre una particolare connotazione o qualità personale del soggetto agente, come quella, appunto, di "*conducente di veicolo*".⁵¹

Come evidenziato nel primo capitolo, il primo comma dell'articolo 589-bis c.p. prevede che la norma si applichi a "*chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale*". Soffermandoci e facendo una breve riflessione sul "Chiunque", si capisce chiaramente che il legislatore, depone a favore dell'estensione soggettiva

⁵¹ L. Savastano, in www.asaps.it, "*Il Centauro*", pag. 10

dell'agente del reato, seppur non determinandone una qualificazione precisa del reo.

Il fatto di ammettere che a commettere il reato non sia solo il *“conducente del veicolo”*, apre la possibilità di applicazione del reato di omicidio stradale ad una platea indefinita di soggetti, qualora gli stessi, con una condotta colposa in violazione delle norme sulla circolazione stradale, provochino la morte o le lesioni personali gravi o gravissime della possibile vittima.⁵²

Proprio in ragione di questa estensione soggettiva dell'omicidio stradale, è importante segnalare un ricorso avvenuto qualche anno fa: Anas S.p.a. decise di impugnare la circolare in questione davanti al giudice amministrativo, sostenendo che la previsione normativa contemplata al comma 1 dell'articolo 589-bis c.p. dovesse essere riferita esclusivamente ai *“conducenti di autoveicoli”* e che dunque una diversa e più ampia interpretazione avrebbe precluso *“l'interesse pubblico ad una corretta interpretazione delle norme del codice penale”*, divenendo così illegittima.⁵³

Secondo Anas S.p.a. la circolare ministeriale sarebbe stata immediatamente lesiva della salvaguardia dei dipendenti e responsabili Anas S.p.a. deputati alla manutenzione e gestione della rete stradale e sarebbe stata pertanto immediatamente impugnabile.

⁵² L. Savastano, in www.asaps.it, *“Il Centauro”*, pag. 11.

⁵³ N. De Rossi, *“Circolare sull'omicidio stradale? Respinto il ricorso dell'Anas”*, in *Blog Giuridico*, 6 aprile 2017.

I giudici del Consiglio di Stato hanno ritenuto infondato il ricorso straordinario di Anas S.p.a. ritenendo la circolare: << *un atto interno finalizzato ad indirizzare uniformemente l'azione degli organi amministrativi ed è privo di effetti esterni*>>; inoltre hanno precisato che la circolare del Ministero contiene: << *un'interpretazione di una norma di legge la cui applicazione non è rimessa all'autorità che ha emanato la circolare, bensì all'autorità giudiziaria penale, cui spetterà il compito di chiarire se il legislatore al primo comma dell'articolo 589-bis del Codice penale ha inteso costruire la fattispecie come ipotesi di reato comune (come emerge chiaramente dall'uso del «chiunque» nel descrivere il comportamento illecito da punire) contrapponendola a quella prevista dal secondo comma come fattispecie di reato proprio incentrata sul conducente del veicolo*>>.

Il Consiglio di Stato conclude spiegando che <<*dalla natura "interpretativa" della circolare discende che questa non ha efficacia vincolante nei confronti degli organi periferici dell'amministrazione, che possono disattenderne l'interpretazione senza che ciò comporti l'illegittimità dei loro atti per violazione di legge*>>.

Secondo il parere di chi scrive, in applicazione del brocardo latino "*ubi lex voluit dixit, ubi noluit tacuit*", se il legislatore avesse voluto restringere il primo comma ai soli conducenti del veicolo avrebbe potuto utilizzare la medesima forma impiegata poi al comma successivo. Dal momento che così non è stato, non appare, a parer mio, del tutto scorretta od illegittima l'interpretazione fornita dal Ministero con la circolare in questione.

Al di là delle motivazioni per cui il ricorso di Anas S.p.a. non ha avuto un esito positivo, l'effetto della pronuncia del Consiglio di Stato sopra citata si innesta sulla più ampia riflessione legislativa sull'applicabilità delle più gravi sanzioni previste dall'articolo 589-bis c.p. e 590-bis c.p. ai gestori delle reti stradali.⁵⁴

In gioco vi è la reale forza deterrente dei reati di omicidio e lesioni stradali nei confronti di tutti i soggetti a vario titolo chiamati a garantire il bene giuridico supremo della vita e l'integrità fisica degli utenti.⁵⁵

⁵⁴ G. Camera, *“La severità non è a senso unico”*, in www.ILSole24Ore.it, del 4 aprile 2017.

⁵⁵ L. Savastano, in www.asaps.it *“Il Centauro”*, pag. 11

3.1 La gestione delle strade

Prima di andare ad approfondire quella che è la gestione delle strade, ritengo opportuno trattare brevemente la definizione del termine “*Strada*”.

Ai sensi dell’articolo 2 C.d.s. primo comma si definisce la parola “*Strada*” come <<l’area ad uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali>>. Inoltre, il comma successivo, articola le strade in 8 categorie che si definiscono in base alle loro caratteristiche, che sono di tipo << costruttivo, tecnico e funzionale, nei seguenti tipi:

A - Autostrade;

B - Strade extraurbane principali;

C - Strade extraurbane secondarie;

D - Strade urbane di scorrimento;

E - Strade urbane di quartiere;

E-bis - Strade urbane ciclabili;

F - Strade locali.

F-bis. Itinerari ciclopedonali.>>

Per esigenze di tipo amministrativo, invece, ai sensi del comma 5 dello stesso articolo, dal punto di vista dell’aspetto proprietario e gestionale, distingue le

strade in statali, regionali, provinciali e comunali, secondo le indicazioni stabilite dai commi 6 e 7.⁵⁶

Passando ora alla gestione in senso stretto delle strade, si deve far riferimento al Titolo II del Codice della strada, il quale si dedica ampiamente, con numerose norme, alla costruzione ed alla tutela delle strade con lo scopo di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione. La norma cardine è l'articolo 14 C.d.s. da cui si dipana tutto l'insieme dell'attività dell'Ente proprietario della strada, rubricato "*Poteri e compiti degli enti proprietari delle strade*" e sancisce l'obbligo dei gestori stradali di provvedere <<a) alla manutenzione, gestione, e pulizia delle strade, delle loro pertinenze e arredo, nonché delle attrezzature, impianti e servizi; b) al controllo tecnico dell'efficienza delle strade e relative pertinenze; c) alla apposizione e manutenzione della segnaletica prescritta>>.

Per "*Manutenzione*" si intende assicurare la tenuta in perfetto stato di efficienza della strada, volta a garantire la sua percorribilità ma soprattutto la sicurezza degli utenti stradali. Andando più nello specifico si possono classificare determinati gruppi di interventi manutentivi:

- Interventi ciclici, come ad esempio, la potatura ed eliminazione di vegetazione che possono creare ostacoli o disturbi per chi è alla guida, taglio dell'erba ecct.

⁵⁶ F. Piccioni in www.ilpenalista.it, "*La responsabilità penale dell'ente proprietario della strada*", 21 giugno 2017

- Interventi di manutenzione dell'impianto elettrico.
- Lavori di "rappezzo", come ad esempio, la riparazione di buche che possono essere pericolose per i mezzi stradali.
- Interventi di mantenimento dell'integrità dei delineatori di carreggiata e delle scarpate.
- Pronto intervento ed immediata esecuzione, come ad esempio, sgombero della strada in caso di eventi atmosferici che causano danni stradali; frane, alluvioni, trombe d'aria.

Per "*Pulizia*" invece si vuol intendere sia interventi ordinari di pulizia delle strade, cioè a dire, spazzamento e lavaggio ma non solo, anche pulizia in caso di opere civili ed idrauliche, nonché l'eliminazione di detriti, fogliame o liquidi presenti sul manto stradale causati da possibili sinistri.

Il "*Controllo tecnico*" invece fa riferimento al periodico controllo dello stato del manto stradale, le condizioni della pavimentazione e delle sue caratteristiche costruttive. Ciò che si cerca di evitare, e nel caso siano presenti di eliminare, sono: le fessurazioni, ormaiamenti cioè deformazioni permanenti della strada che si formano con l'acqua piovana, ma non solo, anche ondulazioni, avvallamenti, rigonfiamenti, essudazione del bitume, con quest'ultimo si vuole intendere uno strato scivoloso, riflettente e lucido, il quale sicuramente diventa pericoloso.

Ancora, *“L'apposizione e manutenzione della segnaletica”*, ai sensi dell'articolo 37 C.d.s. vi sono vari soggetti che hanno l'obbligo: gli enti proprietari delle strade fuori dei centri abitati; i comuni nei centri abitati, insieme ai segnali di inizio e di fine del centro abitato anche se collocati su strade non comunali; sempre al comune sulle strade private ma che sono aperte all'uso pubblico; invece nei tratti di strada che sono private e non di proprietà del comune e che si trovano all'interno del centro abitato con popolazione inferiore a 10.000 abitanti, la segnaletica spetta agli enti proprietari delle singole strade, limitatamente però alla segnaletica concernente le caratteristiche della strada. Tutta la restante segnaletica rimane come compito al comune.⁵⁷

Gli obblighi degli enti gestori delle strade ed autostrade non finiscono qua, e bisogna anche ricordare che ai sensi dell'articolo 47 della legge n. 120 del 29 luglio 2010 sono stabiliti ulteriori obblighi che gravano su di loro: in particolare, con riguardo alle strade in cui sono registrati elevati tassi di incidentalità, devono effettuare degli interventi di manutenzione straordinaria, nonché di ammodernamento, potenziamento, e manutenzione della segnaletica e delle barriere con lo scopo di evitare il più possibile i rischi collegati alla circolazione stradale.

⁵⁷ F. Piccioni, in www.ilpenalista.it, *“La responsabilità penale dell'ente proprietario della strada”*, 21 giugno 2017

L'ente che gestisce le strade, a totale partecipazione stradale, è l'Anas S.p.a., (Azienda Nazionale Autonoma delle Strade), è stata fondata nel 1946 andando così a sostituire la vecchia AASS (Azienda Autonoma delle Strade Statali) a sua volta istituita nel 1928.⁵⁸

Per quel che riguarda le autostrade, l'Italia ha sul proprio territorio circa 6.500km di autostrade. La maggior parte di queste sono di proprietà dello stato, un bene pubblico, ma date in concessione a società, dette "Concessionarie", che le gestiscono e le amministrano, dando un profitto allo stato e ricevendo come controprestazione un profitto.

Con l'enorme debito pubblico dello stato italiano, negli anni '90, molte delle società, ora "Concessionarie", che prima erano a loro volta pubbliche sono state spinte verso la privatizzazione, in modo da sfruttare i capitali privati per nuovi investimenti sulla rete. Una delle più grandi società "Concessionarie" è Autostrade per l'Italia, tra l'altro responsabile del tratto che comprende il Ponte Morandi, crollato il 14 agosto del 2018 a Genova. È tra le più grandi in quanto controlla in tutto 3.000 km di autostrade, tra l'altro il contratto prevedeva che le concessioni su queste tratte sarebbero scadute nel 2038 ma sono state prorogate fino al 2042.

Dal 1° ottobre 2012 l'ente concedente è diventato il Ministero dei Trasporti che prese il posto dell'Anas S.p.a., il quale ha gestito e concesso autostrade fino a

⁵⁸ Skytg.24, "Da pubblico a privato: storia delle concessioni autostradali in Italia", 16 agosto 2018

quel periodo, sebbene ancora tutt'oggi ne gestisce ancora alcune parti. Dopo quella data il compito è passato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

In capo a questi soggetti, cioè a dire coloro che gestiscono, controllano, amministrano le strade ed autostrade, come già evidenziato nel precedente paragrafo, gravano, proprio per il ruolo ricoperto, un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza. Infatti, la circolare predetta del 25 marzo 2016 emanata dal Ministero dell'Interno, afferma che il reato ricorre in tutti i casi di omicidio che si sono consumati sulle strade, come definisce l'articolo 2 del C.d.s., cioè solo sulle aree ad uso pubblico, anche se, ed è qua il punto cruciale, <<*il responsabile non è un conducente di veicolo*>>. Di talché la mancata o cattiva manutenzione delle strade e della relativa segnaletica risulta così idonea ad integrare un'ipotesi di delitto colposo omissivo cosiddetto "improprio", a carico quindi del gestore.⁵⁹

Infatti, alcune sentenze della Corte di Cassazione riconoscono in capo dal gestore della strada una posizione di garanzia nei confronti degli utenti della strada: ad esempio, una sentenza della Cassazione n. 17010 del 22 aprile 2016 ha affermato che <<*in tema di responsabilità colposa, sussiste in capo al proprietario di una strada destinata ad uso pubblico una posizione di garanzia da cui deriva l'obbligo di vigilare affinché quell'uso si svolga senza pericolo per gli utenti e*

⁵⁹ F. Piccioni in www.ilpenalista.it, "La responsabilità penale dell'ente proprietario della strada", 21 giugno 2017

che tale posizione permane anche in caso di concessione di appalto per l'esecuzione di lavori di manutenzione stradale>>.60

Ancora, un'altra sentenza sempre della Corte di Cassazione afferma che << *in tema di responsabilità per omicidio colposo da sinistro stradale, la circostanza aggravante della violazione della normativa sulla circolazione stradale è ravvisabile non solo quando la violazione della normativa di riferimento sia commessa da utenti della strada alla guida di veicoli ma anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che preveda a carico di un soggetto, pur non impegnato in concreto nella fase della circolazione, un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada>>.61*

Seguendo una simile impostazione, direi che appare difficile non ritenere responsabili anche coloro che seppur si trovino ai vertici, rivestano comunque una posizione di garanzia nei confronti degli utenti della strada. Nonostante ciò, deve rivelarsi come spesso, nella maggior parte delle fattispecie, a rispondere penalmente non sono i soggetti posti al vertice, che pur potendo avere conoscenza delle condizioni della strada e dei lavori, non se ne occupano, bensì chi risponde è il caposquadra, il direttore lavori o l'ingegnere preposto ai controlli della strada.

Merita attenzione, a parer mio, ancora un altro caso giurisprudenziale, in quanto anche nella seguente sentenza la Corte di Cassazione ha ritenuto

⁶⁰ Cass., Sez. IV, 22 aprile del 2016, n. 17010.

⁶¹ Cass., Sez. IV, 27 ottobre del 2014, n. 44811

responsabile penalmente per il reato di cui all'articolo 589 c.p. secondo comma, nella previgente formulazione, il direttore dei lavori di rimozione delle barriere di protezione di una galleria autostradale, il quale ha mantenuto all'interno del tunnel il terminale di una barriera di sicurezza, che, nel corso di un incidente, provocò la morte del conducente di un'autovettura, trapassandone il corpo.

Pertanto, la Corte di Cassazione ha affermato che <<la violazione da parte del gestore di un'autostrada dell'articolo 14 C.d.s., in quanto connessa alla violazione delle norme cautelari specifiche contenute nei decreti ministeriali che dettano le istruzioni tecniche per l'esecuzione dei lavori di manutenzione delle strade, integra l'aggravante del fatto commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale>>.62

Infine, un ultimo caso che vorrei segnalare per importanza su questo tema riguarda "la strage del bus di Avellino": nel luglio del 2013, lungo l'autostrada A16 nei pressi di Monteforte Irpino in provincia di Avellino, un pullman, a causa di un guasto all'impianto frenante e alla mancata resistenza del guardrail autostradale, precipitò dal Viadotto Acqualonga provocando quaranta vittime.

Tra i vari imputati, oltre al fratello del conducente del bus, deceduto sul colpo, tra le altre cose proprietario del mezzo di trasporto, vi furono anche

⁶² Cass, Sez. IV, 2 dicembre del 2019, n. 48754

l'Amministratore delegato di Autostrade per l'Italia e alcuni dirigenti del tronco autostradale di riferimento.

I capi di imputazione per i gestori dell'autostrada erano omicidio colposo plurimo e disastro colposo.⁶³

A questi imputati, veniva attribuita dalla Procura la responsabilità di non aver adeguatamente svolto la manutenzione sulle barriere del guardrail ai bordi del viadotto, che se in buone condizioni avrebbero dovuto evitare il precipizio del bus.

In data 11 gennaio 2019, il Tribunale di Avellino giunse a sentenza e nel condannare il fratello dell'autista proprietario del bus, assolse l'Amministratore delegato della società Autostrade ed i dirigenti del Tronco, poiché secondo il giudice la disgrazia avvenuta non era riconducibile ad una loro condotta omissiva colposa e soprattutto non era emerso avessero violato obblighi, né era stata accertata alcuna violazione di una regola cautelare e quindi alcuna condotta colposa.⁶⁴

Un simile ragionamento porterebbe a sostenere che i vertici dirigenziali degli enti gestori della strada o autostrada difficilmente potrebbero rispondere, anche in altri casi, per omicidio colposo (anche stradale) e questo perché, secondo la visione del giudice di Avellino, le posizioni dell'Amministratore

⁶³ Redazione Interni, "Bus in scarpata: sette condanne e otto assoluzioni", in www.Avvenire.it, 11 gennaio del 2019.

⁶⁴ Skytg.24, "Strage bus di Avellino: le tappe dalla perizia all'inchiesta", 11 gennaio del 2019.

delegato e dei dirigenti erano troppo “lontane e distanti” per poter intervenire sulla manutenzione del guardrail.

Ad oggi, il giudizio sulla tragedia del bus dell'Irpinia pende in Corte d'Appello.

3.2 Il vero nodo interpretativo: la locuzione “*violazione delle norme sulla disciplina stradale*”

Bisogna sicuramente dare dei chiarimenti e cercare di risolvere il problema interpretativo che attiene alla locuzione “*violazione delle norme sulla disciplina stradale*” all’interno del primo comma dell’articolo 589-bis c.p. e dell’articolo 590-bis c.p.

La formulazione include tutti gli obblighi attinenti alla disciplina della circolazione stradale inclusi quelli direttamente riferiti agli enti proprietari o concessionari della rete stradale. Si tratta nello specifico, dell’articolo 14 C.d.s., come già osservato nel paragrafo precedente.

Proprio così iniziò a delinearsi un nuovo percorso argomentativo, cioè a dire, l’applicabilità delle più severe pene previste dai reati di omicidio e lesioni stradali nel caso in cui il gestore è stato negligente, attraverso il richiamo agli obblighi di manutenzione e di sicurezza di cui all’articolo 14 C.d.s.⁶⁵

Vi sono stati plurimi interventi inerenti all’applicabilità dell’articolo in questione. In particolare, ci sono due punti controversi: da un lato la configurabilità della responsabilità penale in capo al gestore in presenza di un vizio della rete stradale occulto, e dall’altro lato, la conseguente esclusione della colpa del gestore qualora la stessa sia concomitante alla condotta di guida colposa del conducente del veicolo.

⁶⁵ G. Camera, “*La severità non è a senso unico*”, in www.ilsole24ore.it, del 4 aprile 2017.

Possono sintetizzarsi principalmente due filoni interpretativi:

- 1) Il primo che sembra escludere l'applicabilità dell'articolo 14 C.d.s. in presenza di un vizio non palese della rete stradale, delinea una nozione di pericolo riferita all'effettiva evitabilità dello stesso mediante una condotta di guida prudente. A tal proposito, vi è proprio una sentenza, la n. 34154/2012 che afferma <<Affinché le condizioni della strada assumano un'esclusiva efficienza causale dell'evento, è necessario che le sue anomalie assumano i caratteri dell'insidia e del trabocchetto di guida che per la loro oggettiva invisibilità e la conseguente imprevedibilità, integrino una situazione di pericolo occulto inevitabile con l'uso della normale diligenza; qualora invece, adottando la normale diligenza che si richiede a colui che usi una strada pubblica, la situazione di pericolo sia conoscibile e superabile, la causazione dell'infortunio non può che fare capo esclusivamente e direttamente a chi non abbia adottato la diligenza imposta>>. ⁶⁶
- 2) Il secondo filone invece ha puntualizzato che in caso di incidente stradale, il soggetto incaricato del servizio di manutenzione della sede viaria risponde penalmente dell'omicidio colposo e delle lesioni colpose, secondo gli ordinari criteri di imputazione della colpa e non solo, quando tale pericolo risulti occulto. Inoltre, in relazione agli ordinari criteri di imputazione, <<la responsabilità dell'addetto alla manutenzione, può essere esclusa solamente quando la condotta dell'utente

⁶⁶ Cass, Sez. IV, 13 giugno del 2012, n. 34154

della strada si configuri come evento eccezionale e abnorme, non altrimenti prevedibile e nemmeno evitabile>>.⁶⁷

Il contrasto giurisprudenziale è stato poi risolto dall'importante sentenza del 23 gennaio 2017 n. 3290, la quale ha chiarito la corretta applicazione del <<*vexatus art. 14 C.d.s.*>>.⁶⁸

Questa sentenza è giunta alla conclusione che il principio di diritto sancito dalla sentenza n. 34154/2012 sopra citata <<*tendeva ad escludere che potesse andare esente da responsabilità il conducente del veicolo che non avesse prestato l'ordinaria diligenza dovuta nella guida, la quale gli avrebbe consentito di evitare la fonte di pericolo rappresentata dalle palesi condizioni della strada*>>.

In questi termini, la pronuncia del 2012 non consisteva, in un argine in senso stretto della responsabilità del gestore della strada estraneo al comune statuto della colpa penale, bensì nell'esigenza di evitare che la colpa dell'utente della rete viaria perdesse rilievo qualora fosse concorrente con quella del gestore stradale.

Dunque, secondo la Cassazione, l'articolo 14 C.d.s. genera un obbligo di sorveglianza e non solo, ma anche una possibile responsabilità colposa in sede penale del gestore per violazione degli obblighi di manutenzione e gestione

⁶⁷ Cass., Sez. IV, 13 giugno del 2012, n. 34154.

⁶⁸ L. Savastano, in www.asaps.it, "Il Centauro", pag. 12.

del tratto stradale, la quale sussiste senza che “trabocchetti” normativi o “insidie” possano limitarla od escluderla.⁶⁹

⁶⁹ L. Savastano, in www.asaps.it, “*Il Centauro*”, pag. 12.

3.3 La responsabilità per insidie e trabocchetti stradali

L'insidia ed il trabocchetto stradale vi sono nel momento in cui l'anomalia si trova su una strada di apparente normalità e però riveste le caratteristiche di un pericolo occulto, non visibile e non evitabile. Per far sì che vi sia la consumazione del reato ed un conseguente risarcimento, il danneggiato deve dimostrare che il pregiudizio subito non era prevedibile e nemmeno evitabile con l'utilizzo dell'ordinaria diligenza.

Infatti, la giurisprudenza è ormai pacifica sul punto che per configurare una situazione di insidia e trabocchetto debbono esserci come presupposti, un requisito oggettivo che si identifica nella non visibilità del pericolo, ed un requisito soggettivo che equivale alla non prevedibilità del pericolo secondo l'ordinaria diligenza.⁷⁰

Secondo la Corte di Cassazione << *L'insidia stradale non è un concetto giuridico, ma un mero stato di fatto, che, per la sua oggettiva invisibilità e per la sua conseguente imprevedibilità, integra una situazione di pericolo occulto*>>.⁷¹ Da quanto affermato in questa sentenza, consegue che solo in questo caso il danno può configurare la responsabilità della P.A. ed il conseguente risarcimento sempre in carico a quest'ultima nei confronti dell'utente della strada danneggiato.

⁷⁰ F. Trapani, in www.diritto.it, "Lo stato della giurisprudenza in tema di responsabilità dell'amministrazione per insidie o trabocchetti", 20 giugno del 2019.

⁷¹ Cass., Sez. VI Civ., 13 luglio del 2011, n. 15375.

Un altro caso sempre inerente a questo tema riguarda un motociclista che cadde a terra riportando sia danni materiali che fisici a seguito di un avvallamento stradale non segnalato, sostanzialmente finì con le ruote del suo motoveicolo in questo avvallamento del manto stradale. Così decise di chiamare in giudizio il Comune di Qualiano e la Provincia di Napoli. Il Tribunale di Napoli nella sua motivazione afferma che << *in tema di danno da insidia stradale, quanto più la situazione di pericolo connessa alla struttura o alle pertinenze della strada pubblica è suscettibile di essere prevista e superata dall'utente-danneggiato con l'adozione di normali cautele, tanto più rilevante deve considerarsi l'efficienza del comportamento imprudente del medesimo nella produzione del danno, fino a rendere possibile che il suo contegno interrompa il nesso eziologico tra la condotta omissiva dell'ente proprietario della strada e l'evento dannoso. Tale comportamento imprudente rileva ai fini del primo e non dell'articolo 1227 c.c., comma 2*>>. E' interessante il passaggio che riporta nella sua motivazione, riprendendo le parole di una pronuncia della Corte di Cassazione del 2009, la numero 24428, la quale evidenziava << *In quest'ottica, l'insidia, cioè quella situazione di fatto che, per la sua oggettiva invisibilità ed imprevedibilità, integra pericolo occulto, è configurabile anche con riferimento al danno cagionato da cose in custodia, ed in tale ipotesi ha solo l'effetto di caratterizzare l'oggetto concreto dell'onere della prova a carico del custode, nel senso che quest'ultimo, per liberarsi da responsabilità, è tenuto a dimostrare l'insussistenza del nesso eziologico tra la cosa, che ha prodotto o nell'ambito del quale si è prodotta l'insidia, ed il danno, in quanto determinato da cause non conoscibili né eliminabili con sufficiente immediatezza da*

parte sua, neppure con la più efficiente attività di vigilanza e manutenzione>>. ⁷² Da quanto è stato affermato, il Tribunale di Napoli decise di escludere la responsabilità in capo al Comune ed alla Provincia. ⁷³

Il ricorrente impugnò la sentenza ma anche la Corte d'Appello riconfermò quanto detto in primo grado, ed in particolare concluse dando conto di tutte le ragioni per le quali ha ritenuto che *<< l'incidente fosse da ascrivere ad integrale responsabilità dell'odierno ricorrente, alla luce delle deposizioni testimoniali e degli specifici rilievi sullo stato dei luoghi, sull'ora del sinistro e sulla prevedibilità dell'incidente con l'ordinaria diligenza. In particolare, la Corte ha evidenziato che il danneggiato abitava nella strada dove era caduto, la quale era interessata da lavori di rifacimento ben visibili e che egli non poteva non conoscere e che l'incidente si verificò a mezzogiorno, cioè in un'ora di massima luminosità; ed è pervenuta alla conclusione per cui il suo comportamento abbia integrato gli estremi del fortuito idoneo ad interrompere il nesso di causalità>>.*

Da quanto emerge, bisogna segnalare che non sempre vi è un'esplicita responsabilità in capo all'ente proprietario della strada, ma per il c.d. nesso eziologico, il quale indaga le cause dei fenomeni, tra la condotta omissiva dell'ente proprietario della strada e l'evento dannoso, è importante lo studio e

⁷² Cass. Sez. VI Civ., 19 novembre del 2009, n. 24428.

⁷³ Trib., Sez. XII Civ., 14 aprile del 2014, n. 5687.

la rilevazione degli incidenti stradali per determinare l'eventuale responsabilità della pubblica amministrazione nel sinistro.⁷⁴

⁷⁴ G. Simonato, in www.leggioggi.it, "Insidie e Trabocchetti stradali, non sempre è colpa dell'ente proprietario della strada", 13 maggio del 2017.

3.4 Sulla configurabilità dell'art. 589-bis c.p. in capo ai gestori dell'autostrada con riferimenti al crollo del Viadotto Polcevera

La stesura di questo paragrafo si pone l'obiettivo di analizzare la configurabilità del delitto di cui all'art. 589-bis c.p. in capo ai gestori dell'autostrada, con riferimenti al crollo del Viadotto Polcevera.

Il 14 agosto 2018, alle ore 11.36, la struttura crollò, provocando 43 morti e molti sfollati.

Il predetto Viadotto, meglio conosciuto come Ponte Morandi, che prese il nome dal progettista Riccardo Morandi, venne costruito tra il 1963 ed il 1967 in calcestruzzo armato ed acciaio. La lunghezza era di 1.182 metri per una larghezza di 18 metri ed altezza di 90 metri.

Il Viadotto, come noto, costituiva il tratto iniziale dell'autostrada italiana A10. Era sicuramente il principale asse stradale tra il centro-levante di Genova, il porto container di Pra', l'aeroporto Cristoforo Colombo e le aree industriali della zona genovese, insomma era un tratto di autostrada molto trafficata ogni giorno.

Nel febbraio 2019 si è avviata la demolizione di quanto restava del Ponte, che è culminata con l'esplosione, avvenuta il 28 giugno 2019 dei due piloni superstiti e poi terminata con la demolizione dell'ultima pila il 12 agosto 2019.

Il 3 agosto è stato inaugurato, in sua sostituzione, il nuovo Viadotto Genova San Giorgio, costruito su disegno dall'architetto Renzo Piano.

In una zona sotto il ponte sarà costruito un memoriale per le vittime ed un polo tecnologico. I reperti del ponte che sono conservati tuttora proprio sotto il ponte saranno trasferiti tutto a carico di Autostrade per l'Italia, la quale ha fatto sapere che si farà carico del trasferimento stesso, della locazione del capannone e del guardianaggio. Il trasferimento comincerà a settembre.

Ebbene, un evento così tragico, privo di precedenti nella storia italiana, ha portato la Procura presso il Tribunale di Genova ad indicare diversi capi d'accusa per molti indagati, tra i quali anche i gestori dell'autostrada. Sono 59 le persone imputate, tra ex vertici e tecnici di Autostrade e Spea (la società che si occupava di manutenzione ed ispezioni), attuali ed ex dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e funzionari del Provveditorato.⁷⁵

Con l'emissione dell'avviso di conclusione delle indagini preliminari, il 20 aprile 2021, la Procura della Repubblica presso il Tribunale di Genova si è preparata ad avviare la vera e propria fase processuale per il crollo del Ponte Morandi. Successivamente, in data 7 aprile 2022, si è conclusa l'udienza preliminare ed il G.u.p. ha rinviato a giudizio tutti gli indagati. In particolare, il processo per il Ponte Morandi è stato rinviato al 12 settembre. Le altre questioni che verranno affrontate dopo la pausa estiva riguarderanno l'eventuale esclusione dei responsabili civili.

⁷⁵ www.ilsole24ore.com, "Ponte Morandi, processo contro 59 imputati per il crollo del 2018 rinviato a settembre", 7 luglio del 2022.

Di fatto, il comitato “vittime del crollo di Ponte Morandi” è stato escluso dal G.u.p., perché per legge non possono essere ammessi comitati o associazioni nati successivamente ai fatti oggetto del processo, ma l’avvocato R. Caruso riproporrà istanza di costituzione di parte civile nell’udienza, portando come difesa il fatto che << *In questo caso non si tratta di dover cambiare la norma ma di allargarne l’interpretazione perché in questo caso si tratta di un comitato che nasce con il reato stesso e quindi senza alcun intento speculativo*>>.

In questa vicenda disastrosa vi sono centinaia di parti civili, in particolare 180 richieste di costituzione, sostanzialmente ci sono due tipologie di danneggiati: i primi sono i piccoli e medi imprenditori che vorrebbero costituirsi proprio per far valere il danno da loro subito, in termini economici, in quanto hanno subito un drastico calo di fatturato, e non solo, alcune aziende hanno addirittura dovuto chiudere. D’altra parte, vi sono i privati che vorrebbero far valere in giudizio il loro danno, in termini civilistici, dal punto di vista della loro vita di relazione, in quanto hanno subito il disagio di dover affrontare ore di traffico o peggio ancora, non hanno potuto, per un certo periodo di tempo, andare a trovare i loro familiari a causa dell’isolamento. Sarà il Tribunale a decidere nel mese a seguire, cioè nel settembre 2022.

E. Possetti, sorella di una delle vittime nonché Presidente del comitato in questione con parole molto toccanti afferma che << *Tutti noi abbiamo l’aspettativa che porti giustizia questo processo, che faccia chiarezza sulle cause e sulle*

responsabilità che hanno portato all'uccisione dei nostri familiari, perché altrimenti le morti dei nostri cari saranno state inutili e loro non potranno riposare in pace>>.

Soggiunge anche << Questa vicenda è stata la punta di un iceberg perché i problemi non ce li aveva solo il ponte Morandi, ma tutte le infrastrutture del Paese, che devono essere controllate in modo adeguato. Noi pensiamo che con tutto quello che è emerso in questi 4 anni con l'indagine approfondita della Guardia di Finanza e degli organi inquirenti, con le analisi accurate della Procura, a mano a mano che emergevano elementi importanti in qualche modo mutava la strategia della difesa. La perizia di periti indipendenti, commissionata dal giudice, individua le cause del crollo nella scarsità se non assenza di manutenzione>>.76

Inutile precisare, ciò che il comitato vorrebbe, è che emerga in giudizio che il ponte è crollato per un vizio costruttivo. In seguito alla scoperta di carenze delle infrastrutture, verrà contestata un'ipotesi di omicidio stradale ai soggetti gestori. La contestazione del delitto di omicidio stradale in un caso tanto grave, qualora venisse confermata dalla sentenza di primo grado, consentirà di ipotizzare la necessità di compiere delle verifiche in tutti i casi in cui la morte di una persona possa essere ricondotta ad anomalie delle strutture stradali. In passato, infatti, sono stati davvero pochi i casi in cui si è contestata l'ipotesi ordinaria di omicidio colposo ai responsabili della sede stradale, riservando ai conducenti dei veicoli un'ipotesi aggravata di omicidio stradale.

⁷⁶ www.ilsole24ore.com, "Ponte Morandi, processo contro 59 imputati per il crollo del 2018 rinviato a settembre", 7 luglio del 2022.

Il reale problema di fondo è più in termini di ragionevole durata del processo, anche perché se per avere la prima udienza si è dovuto aspettare ben quattro anni pieni, si corre il rischio che i tempi si allunghino in modo sproporzionato ma anche in modo pregiudizievole per i familiari delle vittime, andando ad incorrere in una lunga serie di prescrizioni. Infatti, il Procuratore F. Pinto ha sottolineato come << *Il vero problema sarà la possibilità di rispettare i parametri costituzionali della ragionevole durata. Io auspico che tutte le parti si possano comportare tenendo conto di questo parametro di garanzia per le vittime e per gli imputati. Senza un tempo ragionevole non ci sarà giustizia degna di questo nome*>>.77

A parer mio, una tragica vicenda di questo genere ha segnato la storia, ragione per cui compito principale della magistratura è quello di accertare le responsabilità nel modo più idoneo possibile. Dunque, questa volta gli enti gestori delle autostrade non dovrebbero essere assolti, in quanto molti degli indagati si erano immaginati che il ponte sarebbe potuto crollare ma non fecero nulla per impedirlo. Nei prossimi giorni si svolgerà l'udienza presso il Tribunale di Genova, con la speranza che venga fatta giustizia, sotto ogni punto di vista.

⁷⁷ www.rainews.it, "Prima udienza del processo per il disastro del Ponte Morandi: subito il rinvio al 12 settembre", 7 luglio del 2022.

3.5 La responsabilità del gestore nel diritto civile: cenni.

Sempre trattando il tema della responsabilità in capo al gestore delle strade ed autostrade, oltre ad una responsabilità di tipo penale, può affiorare anche una responsabilità civile.

Infatti, nel diritto civile, l'articolo che fa riferimento alla responsabilità del gestore è il 2051 c.c. rubricato "Danno da cosa in custodia". A norma di questo articolo << *Ciascuno è responsabile del danno cagionato dalle cose che ha in custodia, salvo che provi il caso fortuito*>>. Dunque, possiamo dedurre che basta semplicemente provare il danno, la semplice allegazione del danno che è stato cagionato dalla cosa, a differenza del 2043 cc in cui l'onere della prova grava su chi agisce in giudizio, cioè a dire il danneggiato, il quale dovrà provare la colpa, la negligenza e l'imperizia del gestore.⁷⁸

Tale norma prevede quindi un'ipotesi di responsabilità oggettiva e pertanto, per la sussistenza di essa, è sufficiente il rapporto del soggetto responsabile con la cosa in custodia ed il nesso di causalità. Non è invece necessaria la sussistenza dell'elemento soggettivo.⁷⁹ Sicuramente, una simile impostazione nel diritto penale non potrebbe più esistere alla luce delle importantissime sentenze n. 364 e 1085 del 1988 della Corte Costituzionale, le quali hanno previsto che per la colpevolezza dell'imputato è necessaria quanto meno la

⁷⁸ C. Cossu, in "Lèggere il danno", Pacini Giuridica, 3 gennaio 2022, pag. 320.

⁷⁹ A. Torrente, in "Manuale di diritto privato", Giuffrè, Torino 2021, pag. 116.

sussistenza della colpa. Sostanzialmente, non può esserci l'ipotesi di responsabilità oggettiva penale in questa situazione.

Diverso è nel diritto civile, infatti, come prevede l'articolo 2051 c.c., solo il caso fortuito può mandare esente da responsabilità colui che la cosa in custodia dalla quale deriva il danno. È importante sottolineare che il gestore in questa situazione per poter essere esente deve quindi provare il caso fortuito che è diverso dalla diligenza, può essere stato anche super diligente ma se non riesce a dimostrare il caso fortuito sarà chiamato al risarcimento del danno.⁸⁰

Alla domanda: "*perché è responsabile il gestore?*" la risposta è molto semplice, ed è perché è il custode, è colui che ha il governo, la gestione ed ha anche il profitto della cosa. Rispecchia il brocardo latino "*Cuius commoda eius et incommoda*" cioè a dire [*di chi sono i vantaggi, suoi sono anche gli svantaggi*]. Sebbene, con un linguaggio più contemporaneo si tratta del rischio, in quanto chi è gestore di una cosa si assume il rischio di quella cosa.⁸¹

Il gestore di una strada ha l'obbligo di provvedere alla relativa manutenzione nonché di prevenire e segnalare qualsiasi situazione di pericolo o di insidia inerente alla strada, agli elementi accessori o pertinenze.

In un primo momento la giurisprudenza riteneva non applicabile l'articolo 2051 c.c. alle cose in custodia, quali strade ed autostrade poiché data l'ampiezza di tali beni non era possibile per l'ente gestore un esercizio ed un

⁸⁰ C. Cossu, in "*Lèggere il danno*", Pacini Giuridica, 3 gennaio 2022, pag. 321.

⁸¹ C. Cossu, in "*Lèggere il danno*", Pacini Giuridica, 3 gennaio 2022, pag. 319.

efficace controllo. Si riteneva quindi più corretta l'applicazione dell'articolo 2043 c.c.⁸²

Successivamente, la Cassazione, con la sua sentenza del 2012 ha iniziato a cambiare il suo pensiero ed a ritenere consona l'applicazione dell'articolo 2051 c.c., inizialmente nei casi in cui la strada in questione non era di grande dimensione, fino poi, a ritenerlo applicabile in ogni caso.⁸³

Ad ogni modo, il punto fondamentale, ed è quello che poi rileva per l'applicabilità dell'articolo 2051 c.c. è che sussista il nesso causale tra la cosa e l'evento lesivo al fine di poterlo imputare al gestore della strada. Se così è, pare evidente che anche nei casi in cui sulla strada si verifichi un'insidia, questa vada comunque ricondotta alla responsabilità del gestore, salvo provare il caso fortuito che però deve essere un fattore causale sopravvenuto, non prevedibile e che sia stato da solo in grado di cagionare l'evento. Ed è in tale contesto che viene in rilievo il recente orientamento giurisprudenziale sopra menzionato, circa la prevedibilità di un pericolo da parte dell'utente della strada ed il suo conseguente comportamento imprudente. In tal caso, se comunque l'utente poteva prevedere l'eventuale pericolo e non ha adottato le misure di cautela previste per la situazione, a seconda di quanto grave sia il comportamento, può essere interrotto il nesso di causalità tra la cosa che ha creato il pericolo ed il danno che ne è disceso.

⁸² S. D'Anzillo, in www.Diritto.it, "Danni da cosa in custodia. Ipotesi di esclusione della responsabilità della P.A. ex art. 2051", 24 maggio del 2021.

⁸³ Cass., Sez.III, 18 aprile del 2012, n. 6062.

È importante precisare che non basta una mera disattenzione della vittima ad interrompere il nesso di causalità, ma serve qualcosa in più. Facendo un esempio banale, nel caso di un conducente di un motoveicolo, che guidando non tiene conto: delle condizioni della strada, non rispetta i limiti di velocità indicati, supera in curva, e cade come conseguenza di una malformazione della strada, è difficile che possa ritenersi responsabile oggettivamente solo il gestore.

Dunque, pur sussistendo *ex lege* una responsabilità oggettiva del gestore della strada, tuttavia questa può essere attenuata, o in alcuni casi addirittura eliminata, qualora vi sia un comportamento dell'utente della strada che si discosta gravemente dalle norme di cautela indicate e di buon senso, di modo da andare ad attenuare o eliminare il nesso di causalità tra la cosa in gestione e l'evento lesivo. Sarà il gestore a dover indicare tutti gli elementi che possono andare ad attenuare o escludere del tutto la propria responsabilità.

Prendendo alcuni esempi giurisprudenziali in esame: appare interessante menzionare un caso dove è stata esclusa la responsabilità all'ente gestore, sostanzialmente il conducente di un motoveicolo è caduto per via di un problema all'asfalto, ma l'ente gestore è andato esente da responsabilità perché è riuscito a provare che il conducente indossava un casco non idoneo alla misura di protezione, e quindi sebbene vi era il problema dell'asfalto, in

concreto però il danno si è verificato perché il casco non era idoneo a proteggerlo.⁸⁴

Invece un'altra casistica molto frequente e molto attuale, che si trova molto spesso davanti ai giudici, riguarda la responsabilità dei gestori delle strade ed autostrade nel caso in cui vi è un attraversamento improvviso di animali selvatici causando incidenti agli utenti della strada. Si deve evidenziare che se l'animale riesce a sorpassare le reti di protezione disposte dai gestori, il solo fatto che le reti vi fossero e fossero integre non porta ad escludere la responsabilità del gestore stesso. Infatti, se l'animale è comunque riuscito ad oltrepassare la rete ed arrivare sulla strada, vuol dire che quella misura di prevenzione e di protezione non era idonea. Ad ogni modo, l'ente può comunque provare ad attenuare la propria responsabilità dimostrando che lungo la strada erano posti dei cartelli di segnaletica stradale, i quali appunto indicavano un possibile pericolo di attraversamento da parte di animali selvatici, e dunque di dover moderare la velocità lungo quella strada. Qualora la segnaletica fosse effettivamente presente, allora la responsabilità del gestore può in qualche modo essere attenuata, salvo però, una condotta totalmente inadeguata da parte del conducente del mezzo, che si discosta totalmente dalle norme di cautela, come già evidenziato qui sopra, in quanto porterebbe ad interrompere il nesso di causalità e quindi ad escludere la responsabilità dell'ente gestore.

⁸⁴ Cass., Sez. III, 21 maggio del 2019, n. 13579.

Un'altra situazione in cui l'ente gestore può provare ad attenuare la sua responsabilità, riguarda le lastre di ghiaccio che in determinati luoghi d'inverno possono formarsi. Come sappiamo, il gestore ha l'onere di garantire la sicurezza della circolazione stradale e quindi liberare la strada dall'eventuale ghiaccio che si è formato. Qualora il conducente decida di percorrere la strada sebbene abbia la consapevolezza che in quel determinato tratto c'è la possibilità che si creino lastre di ghiaccio e, nonostante ciò, non adegua la propria velocità e nemmeno il modo di condurre il veicolo, allora in questo caso l'ente gestore potrebbe vedere attenuata la propria responsabilità. Proprio in queste situazioni è difficile che il gestore riesca a provare il caso fortuito, dal momento che d'inverno, in certe zone, è alto il rischio che si formi il ghiaccio, e dovendo l'ente vigilare sulle aree di propria competenza deve adoperarsi per rimuoverlo o quanto meno segnalarlo il prima possibile.

Solo qualora l'evento atmosferico in questione; che sia il ghiaccio formatosi in quella determinata zona, oppure una pioggia a catinelle che allaga improvvisamente una determinata strada, se si tratta di un evento eccezionale ed imprevedibile allora si può parlare di caso fortuito, e quindi come tale, se provato in giudizio dall'ente gestore, potrà rendere quest'ultimo esente da responsabilità.⁸⁵

Pertanto, così come è stato affermato in una pronuncia della Corte di Cassazione del 2013 << *in tema di circolazione stradale è dovere primario dell'ente*

⁸⁵ C. Cossu, in *“Lèggere il danno”*, Pacini Giuridica, 3 gennaio 2022, pag. 322.

proprietario della strada garantirne la sicurezza mediante l'adozione delle opere e dei provvedimenti necessari. Conseguenza che sussiste la responsabilità di detto ente in relazione agli eventi lesivi occorsi ai fruitori del tratto stradale da controllare, anche nei casi in cui l'evento lesivo trovi origine nella cattiva o omessa manutenzione dei terreni laterali alla strada, ancorché appartenenti a privati, atteso che è comunque obbligo dell'ente verificare che lo stato dei luoghi consenta la circolazione dei veicoli e dei pedoni in totale sicurezza>>.⁸⁶

In conclusione, dunque, la giurisprudenza è ormai pacificamente concorde nel ritenere adeguata l'applicazione del 2051 c.c. agli enti gestori/proprietari delle strade ed autostrade, e che questi siano chiamati a rispondere a titolo di responsabilità oggettiva. Ciò che graverà sul danneggiato è l'onere di dimostrare solo il nesso causale tra il danno subito e la cattiva manutenzione stradale, mentre l'ente potrà liberarsi dalla responsabilità solo fornendo la prova del caso fortuito, nel caso non riuscisse a fornire tale prova liberatoria, allora quest'ultimo risulterà responsabile ai sensi dell'articolo 2051 c.c., e dunque, obbligato a risarcire il danno cagionato all'utente stradale.⁸⁷

⁸⁶ D. D'Agostino, in www.notai.it, "Responsabilità civile dell'ente proprietario della strada", 29 aprile del 2020.

⁸⁷ P. Messineo, in www.avvocatomessineo.it, "La responsabilità dell'ente proprietario della strada", 11 settembre 2019.

3.6 Altri casi giurisprudenziali

Andando ad analizzare alcune decisioni della Cassazione inerenti al suddetto tema: potrei citare svariate sentenze, tra cui quella del 10 marzo del 2021 della Cassazione civile n. 6554. Nel caso in questione la signora M.A.M. si trovava in Piazza della Repubblica in Ancona, e scendendo il gradino del marciapiede, era caduta a terra riportando danni personali. Così decise di convenire in giudizio il Comune di Ancona davanti al Tribunale della medesima città, chiedendo che fosse condannato al risarcimento dei danni da lei patiti, ai sensi dell'articolo 2051 c.c. ovvero dell'articolo 2043 c.c.. Il convenuto costituendosi in giudizio chiese il rigetto della domanda e la condanna della parte attrice al pagamento delle spese giudiziali. Il Tribunale escluse la responsabilità in capo al Comune di Ancona in quanto ritenne che vi sia la presenza di un caso fortuito, tale da rompere il nesso di causalità tra la cosa e l'evento dannoso. Quanto evidenziato in primo grado, in realtà fu riconfermato in entrambi i successivi gradi di giudizio, arrivando fino in Cassazione, che con sentenza del 10 marzo 2021, quest'ultima *<<rigettò il ricorso e condannò la ricorrente al pagamento delle spese del giudizio di cassazione, liquidate in complessivi euro 2.500, di cui euro 200 per spese, oltre le spese generali ed accessorie di legge>>*. Ciò che la Cassazione ha evidenziato nella sua motivazione è che *<< La sentenza impugnata, infatti, con un accertamento congruamente motivato e privo di vizi logici e di contraddizioni, non è suscettibile di ulteriore modifica in questa sede, ha affermato che la causa del sinistro era da ricondurre, nella specie, al caso fortuito consistente nel*

comportamento imprudente della danneggiata, idoneo ad interrompere il nesso di causalità tra la cosa e l'evento dannoso. La presenza dell'avvallamento pericoloso, infatti, era ben visibile in considerazione sia dell'ora diurna in cui la caduta era avvenuta, sia delle caratteristiche intrinseche dello stesso. Dalle foto prodotte e dalla deposizione testimoniale del vigile urbano escusso risultava, infatti, che, nonostante la presenza dei sampietrini, l'avvallamento era distinguibile senza problemi, avendo una profondità di circa 10 cm distribuita su di un piano di calpestio pari a circa cm 50 per cm 150; per cui anche dall'alto della scalinata la caduta sarebbe stata evitabile ove la danneggiata non avesse tenuto un comportamento imprudente>>. Soggiunse anche che <<la prova del fortuito è stata dedotta dalla Corte di merito in base alle stesse prove prodotte dalla danneggiata; e d'altronde, una volta affermato il carattere assorbente del comportamento colposo di quest'ultima, la domanda era da ritenere infondata anche ai sensi dell'art. 2043 c.c.>>. Da qui si può ben intendere come la prova del caso fortuito in questa controversia, di tipo "banale" ma molto sovente, abbia escluso del tutto la responsabilità dell'ente gestore della strada, cioè a dire del Comune di Ancona.⁸⁸

Un'altra decisione rilevante è stata emessa questa volta dai giudici di merito del Tribunale di Firenze, questa volta riconoscendo in capo all'ente gestore una sua responsabilità. La sentenza è del 3 aprile 2017, n. 1446. Sostanzialmente, l'imputato, perdendo il controllo della propria auto, è uscito fuori strada ed è andato a sbattere contro un *guard rail* posto nelle vicinanze

⁸⁸ Cass. Sez. III Civ. 10 marzo del 2021, n. 6554.

della piazzola di sosta. A causa dell'impatto, sebbene non così tanto brusco, la barriera metallica ha penetrato l'abitacolo per tutta la lunghezza di questo, cagionando la morte di una passeggera.

Nel seguente giudizio per omicidio colposo ex articolo 589-bis c.p., i giudici di merito, accogliendo la tesi difensiva, hanno assolto l'imputato, perché il fatto non sussiste. Secondo i giudici fiorentini, ciò che ha realmente determinato il decesso della passeggera è stato <<*il sopravvenuto malfunzionamento della barriera di contenimento, dato che, al contrario, un guard rail ben saldato e correttamente funzionante, non avrebbe cagionato danni a persone, alla luce anche dell'impatto di media entità avvenuto. Pertanto, l'anomalo ed imprevedibile comportamento della barriera ha interrotto il nesso di causalità tra la condotta e l'evento lesivo rappresentato dalla morte della donna*>>. Di qui, la responsabilità riconosciuta in capo ai soggetti deputati all'installazione, alla manutenzione ed al controllo delle barriere coinvolte nel sinistro mortale. La motivazione della decisione dei giudici di merito si fonda essenzialmente sull'analisi del dato letterale delle norme applicate ed applicabili al caso *de quo*.

Anzitutto, assume importanza l'articolo 589-bis c.p., il quale stabilisce che l'ipotesi delittuosa in questione rileva nel caso di evento lesivo cagionato da <<*chiunque violi le norme sulla disciplina della circolazione stradale*>> e dunque, potenzialmente, anche da un soggetto diverso dal conducente del veicolo. Subito dopo, viene anche in rilievo l'articolo 140 C.d.s. concernente il principio per il quale tutti gli utenti della strada, e quindi, ancora, non solo i conducenti

dei veicoli, sono tenuti a comportarsi in modo da non creare pericolo o intralcio.

Poi, in virtù del nesso ex articolo 40 c.p. possono essere chiamati a rispondere del fatto illecito anche coloro sui quali grava un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza. Infatti, il proprietario di una strada destinata ad uso pubblico, ha una posizione di garanzia da cui discende un dovere di vigilare sugli utenti della strada e garantire loro la sicurezza.

La stessa posizione di garanzia grava altresì sul concessionario della strada. Infatti, come già evidenziato, l'articolo 14 C.d.s. impone sia ai proprietari che ai concessionari la manutenzione e la gestione delle strade nonché il controllo tecnico delle stesse e delle loro pertinenze.

Così, i giudici di merito hanno ritenuto che << *il reato di omicidio stradale colposo possa configurarsi anche in capo ai gestori proprietari o concessionari della strada, purché l'evento lesivo sia riconducibile al mancato adempimento dell'obbligo di provvedere all'ordinaria manutenzione ed al controllo circa l'efficienza di tutte le strutture presenti sulle aree stradali*>>. ⁸⁹

Ancora, un'altra simile vicenda, riguarda un sinistro stradale con un tragico esito: la morte del padre, come conseguenza della caduta della sua auto da un dirupo sottostante la strada comunale che era priva di barriere di protezione, in corrispondenza di una curva ad angolo retto. I figli dedussero

⁸⁹ Trib., Sez. I Penale, 3 aprile del 2017, n. 1446.

la responsabilità del Comune di San Lucido che chiamarono in giudizio davanti al Tribunale di Paola, ai sensi dell'articolo 2051 c.c. o, in subordine, dell'articolo 2043 c.c. e richiesero il pagamento di poco più di 35.000 euro per ciascuno. Sia in primo grado che anche nel secondo, davanti alla Corte d'Appello di Catanzaro si escluse la responsabilità in capo all'ente, in particolare la Corte d'Appello evidenziò che *<< appare, piuttosto, del tutto plausibile ritenere (...) che il sinistro stradale sia dipeso da una sua disattenzione o da una errata manovra o da elevata velocità (la marcia inserita era folle), più che a causa della mancanza di barriere di protezione, con conseguente esclusione della responsabilità del Comune, ai sensi dell'art. 1227 c.c.>>*.

Concludendo che *<< mancando la prova del nesso causale tra "res" custodita e danno -presupposti indefettibili di responsabilità ex art. 2051 c.c., - la domanda doveva essere rigettata>>*.

La questione finì in Cassazione, laddove quest'ultima in realtà si pronunciò in modo diverso dai precedenti gradi di giudizio, in particolare, nell'udienza del 2 ottobre 2020 poi depositata in cancelleria il 20 novembre 2020, evidenziò che *<<in materia di responsabilità ex art. 2051 c.c., la custodia esercitata dal proprietario o gestore della strada non è limitata alla sola carreggiata, ma si estende anche agli elementi accessori o pertinenze, ivi comprese eventuali barriere laterali con funzione di contenimento e protezione della sede stradale, sicché, ove si lamenti un danno derivante dalla loro assenza (o inadeguatezza), la circostanza che alla causazione dello stesso abbia contribuito la condotta colposa dell'utente della strada*

non è idonea ad integrare il caso fortuito, occorrendo accertare giudizialmente la resistenza che la presenza di un'adeguata barriera avrebbe potuto opporre all'urto da parte del mezzo>>. Inoltre soggiunse che << ciò non significa peraltro che, laddove non risulti idonea ad integrare il caso fortuito, la colpa della vittima non possa rivestire rilevanza ai fini risarcitori; ma ciò deve avvenire sotto il diverso profilo dell'accertamento del concorso colposo del danneggiato, valutabile ai sensi dell'art. 1227 c.c., sia nel senso di una possibile riduzione del risarcimento, secondo la gravità della colpa del danneggiato e le conseguenze che ne sono derivate (ex art. 1227 c.c., comma 1), sia nel senso della negazione del risarcimento per i danni che l'attore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza (ex art. 1227 c.c., comma 2), fatta salva, nel secondo caso, la necessità di un'espressa eccezione della controparte>>.⁹⁰

Ebbene, tutto ciò premesso, pur dovendosi escludere nel diritto penale una responsabilità oggettiva del gestore della strada, può notarsi una similitudine. Infatti, anche nel diritto civile si tende a riscontrare un'attenuazione di responsabilità tutte le volte in cui l'utente abbia tenuto un comportamento imprudente, proprio come previsto dall'attenuante di cui al comma 7 articolo 589-bis c.p. che prevede una diminuzione di pena qualora << l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole>>.

Di fatto, tale comma, è applicabile non solo al conducente del veicolo bensì anche al gestore della strada colpevole di omicidio stradale ex articolo 589-bis c.p. primo comma.

⁹⁰ Cass., Sez. III Civ., 20 novembre del 2020, n.26527.

CAPITOLO QUARTO

LE SANZIONI AMMINISTRATIVE ACCESSORIE PER CHI GUIDA SOTTO L'INFLUENZA DI ALCOOL O SOTTO EFFETTO DI SOSTANZE STUPEFACENTI

A norma degli articoli 186, 186-bis e 187 C.d.s., è vietato, come ho già evidenziato nei paragrafi precedenti, guidare in stato di ebbrezza alcolemica o in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti. In particolare, andando a prendere in considerazione la situazione di guida in stato di ubriachezza, è necessario premettere che il corpo di ogni individuo reagisce diversamente dopo l'assunzione di alcolici, ma ciò non può essere una giustificazione poiché vi sono norme ben precise dettate dal Codice della strada. Infatti, a seguito di controllo tramite alcool test, basta avere una soglia di tasso alcolico superiore a 0,5 grammi per litro per essere puniti. Effettivamente si tratta di un limite molto facile da superare e che, con le dovute differenze da persona e persona, può equivalere a poco più di un bicchiere di birra o di vino o ad un semplice cocktail alcolico.⁹¹

E dunque è bene evidenziare come in aggiunta alle sanzioni penali già esaminate, vi sono anche le sanzioni amministrative accessorie gravanti sul conducente, ogni qualvolta, quest'ultimo è colto in stato di ebbrezza oppure sotto l'effetto di sostanza stupefacenti. Ma soprattutto, così come è stabilito dal comma 2-bis dell'articolo 186 C.d.c e dal comma 1-bis dell'articolo 187 C.d.s.,

⁹¹ G. Nicotera, in www.diritto.it, "Guida in stato di ebbrezza e strategie processuali", 28 giugno del 2022.

le pene sono raddoppiate se dalla condotta derivante dalla guida in quelle condizioni, è derivato un incidente stradale.

Le sanzioni amministrative accessorie, a differenza delle sanzioni in senso stretto, che assumono come compito primario la punizione del contravventore, assolvono direttamente una funzione riparatoria dell'interesse pubblico violato, e sono definite per questo come sanzioni ripristinatorie od anche interdittive come nel caso della sospensione della patente.⁹²

Questo sistema binario di deterrenza è volto a dare una risposta repressiva ma allo stesso tempo preventiva rispetto a fatti dotati di particolare pericolosità da un lato per la convivenza sociale e dall'altro per gli interessi pubblici. Il Codice della Strada contempla ben cinque diversi tipi di sanzioni amministrative accessorie alla sanzione amministrativa pecuniaria nel caso di conducente colto in stato di ebbrezza alcolemica o sotto effetto di sostanze stupefacenti:

- La sospensione della patente
- La revoca della patente
- Il fermo amministrativo
- La confisca del veicolo
- Il lavoro di pubblica utilità

⁹² A. Macrillò, in *"L'omicidio stradale e i reati connessi alla circolazione dei veicoli"*, Pacini Giuridica, Pisa 2016, pag. 169 ss.

Ovviamente più si eccede nell'assunzione di alcolici più per il colpevole le pene aumentano.

Per questo bisogna distinguere tre livelli di soglie alcolemiche:

- la prima che comprende un valore superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro;

- la seconda che comprende un valore superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro;

- la terza che indica un valore superiore a 1,5 grammi per litro.

Inutile precisare che più si assume alcool, più si subentra nella fascia più alta e più le pene aumentano. Per la precisione: se dall'alcool test risultasse una soglia alcolemica di valore superiore a 0,5 e non superiore a 0,8 grammi, incomberà sul conducente una sanzione amministrativa pecuniaria relativa ad una somma che varia da euro 532 ad euro 2.127 con in più, una sanzione amministrativa accessoria equivalente alla sospensione della patente di guida da tre a sei mesi.

Se risultasse, invece, un tasso alcolico di valore superiore a 0,8 ma non superiore a 1,5 grammi, allora sul conducente graverà una sanzione amministrativa pecuniaria che va dagli 800 euro ai 3.200 euro (aumentata da

un terzo alla metà quando il reato è commesso dopo le ore 22 e prima delle 7 del mattino), oltre che l'arresto fino a 6 mesi e come sanzione amministrativa accessoria la sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno.

Se addirittura dall'alcool test risulti che è stata superata la soglia di tasso alcolemico di 1,5 grammi, entrando così nella terza e più gravosa soglia, allora in queste situazioni la sanzione amministrativa pecuniaria andrebbe da 1.500 euro a 6.000 euro (anche in questo caso aumentata da un terzo alla metà se il reato è commesso tra le 22 e le 7 del mattino) con arresto da sei mesi ad un anno, e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da un anno a due anni, con in più un'altra possibile tipo di sanzione amministrativa accessoria che corrisponde al sequestro preventivo del veicolo e la sua confisca, salvo che il mezzo guidato dal conducente sia di proprietà di altra persona.

Se poi nei due anni successivi lo stesso conducente venisse nuovamente sorpreso a guidare in stato di ebbrezza, in questo caso la sua patente sarebbe addirittura revocata.

È importante precisare che il comma 7 dell'articolo 186 C.d.s. stabilisce che non c'è un obbligo specifico di effettuare il test richiesto, ma il rifiuto volontario equivale comunque ad un'ammissione di reato con le conseguenze simili a quelle prospettate nel superamento della soglia di tasso alcolico di 1,5 grammi, cioè a dire la pena prevista per la soglia più alta, stabilita al comma 2 sempre dello stesso articolo.

Come evidenziato nelle righe precedenti, il conducente che guida sotto l'effetto di alcolici crea una probabilità circa il rischio che possa procurare un incidente stradale, ovvero un avvenimento che interrompa la normale circolazione stradale e possa creare pericolo e disagio agli utenti della strada.

È bene però evidenziare che per <<incidente stradale>> può intendersi non solo, banalmente, un possibile scontro tra due autovetture ma rientra anche il caso in cui un conducente senza procurare danno a terzi sbanda e finisce fuori strada contro un albero, un muro, un cancello, un palo della luce o un marciapiede, ed è proprio il verificarsi dell'ultimo esempio che rischierebbe l'applicazione dell'aggravante con aumento della pena prevista.

Se infatti, ipoteticamente, si verificasse la scena in cui il conducente sbandando dovesse uscire di strada con la sua autovettura e la polizia tramite alcool test, rilevasse che il conducente abbia bevuto troppo, a quest'ultimo verrebbe applicata l'aggravante perché la sua condotta rientrerebbe nel concetto di <<incidente stradale>> in stato di ebbrezza.

Infatti, anche la Cassazione nel 2017 ha sottolineato come la circostanza dell'aggravante prevista dal Codice della Strada, indipendentemente se vi siano stati o meno danni a persone o cose, è applicata non solo nel caso di urto del veicolo contro ad esempio un'altra auto, o un lampione oppure un muro, ma anche quando vi sia la semplice fuoriuscita dalla sede stradale. Infatti; <<Per la configurabilità della circostanza aggravante del reato di guida in stato di ebbrezza di aver causato un incidente, è sufficiente che si verifichi l'urto del veicolo

contro un ostacolo ovvero la sua fuoriuscita dalla sede stradale, senza che sia necessaria la constatazione di danni a persone o cose, di talchè basta qualsiasi, purchè significativa, turbativa del traffico, potenzialmente idonea a determinare danni>>.⁹³

Affinché però venga riconosciuta l'aggravante vi deve essere un rapporto di causa-effetto tra il sinistro e la guida in stato di ebbrezza, cioè a dire l'urto o la sbandata dell'auto deve avvenire per incapacità e colpa del conducente e non per altra circostanza dovuta magari alla distrazione di altro automobilista. Deve sussistere il nesso eziologico tra il sinistro e lo stato di alterazione alcolica. Conseguente che se per esempio un conducente guidasse sotto l'effetto dell'alcool e venisse tamponato al paraurti posteriore da un altro automobilista non gli verrebbe applicata l'aggravante poiché l'incidente non avrebbe alcuna connessione logica con il suo stato di alterazione alcolica. Viceversa, se guidasse sotto l'effetto dell'alcool e andasse a sbattere contro un'altra autovettura ferma lungo la strada, il sinistro in questo caso sarebbe diretta conseguenza del suo stato di ubriachezza, ben potendo infatti essere evitato se fosse stato nel pieno controllo delle sue capacità.

Inoltre, a norma del comma 2-bis sempre dell'articolo 186 C.d.s. le sanzioni già evidenziate sarebbero addirittura raddoppiate con disposizione del fermo amministrativo dell'autovettura per 180 giorni, salvo che l'auto appartenga ad

⁹³ Cass., Sez. III Penale, 7 dicembre del 2017, n.54991, in www.dejure.it.

un'altra persona, ed ulteriore revoca della patente di guida se viene accertato un valore di alcool superiore a 1,5 grammi per litro.

Quindi, conviene decisamente fare un sacrificio ed evitare di bere per non incorrere in spiacevoli sorprese.

4.1 L'estensione della tenuità del fatto per chi guida in stato di ebbrezza

Per il reato di guida in stato di ebbrezza non sono previste solo aggravanti bensì anche alcune attenuanti.

Effettivamente da ogni singolo caso possono derivare determinate situazioni e peculiarità, in base a specifiche circostanze può verificarsi anche la cosiddetta tenuità del fatto.

La particolare tenuità del fatto è stata inserita nel nostro codice penale con l'articolo 131-bis c.p. rubricato "Esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto", ed al comma 1 prevede che nei reati puniti con pena detentiva non superiore nel massimo a cinque anni, o con pena pecuniaria, sola o congiunta alla pena detentiva *<<la punibilità è esclusa quando, per le modalità della condotta e per l'esiguità del danno o del pericolo, valutate ai sensi dell'articolo 133, primo comma, l'offesa è di particolare tenuità e il comportamento risulta non abituale>>*.

In realtà si è discusso molto sulla possibilità di estendere tale causa di non punibilità anche per la fattispecie criminosa in questione ed anche la Cassazione è concorde nel dimostrare come non vada sempre e solo considerato lo stato di ebbrezza, bensì anche: la condotta tenuta, l'entità del pericolo e del danno che un soggetto può procurare, oltre anche al verificare se lo stesso soggetto colpevole sia abituale ad un tale comportamento oppure non abbia compiuto altri reati in passato.

Facendo un esempio di scuola: se un conducente di un autoveicolo fosse in stato di gravissima alterazione alcolica e si mettesse alla guida della sua auto all'interno di un parcheggio isolato, spostandola solo di qualche metro, la sua condotta sarebbe riconosciuta particolarmente tenue.

In un ipotetico caso come quello appena descritto il riconoscimento di questa attenuante eviterebbe al conducente in questione di essere sottoposto a sanzioni penali quali la detenzione, facendogli vessare soltanto il pagamento delle sanzioni amministrative previste dalla legge.⁹⁴

Come noto, alla fine, le Sezioni Unite della Cassazione, nel 2016, con le sentenze 25 febbraio 2016 n. 13681 e 25 febbraio 2016 n. 13682, hanno stabilito che << *la causa di non punibilità della particolare tenuità del fatto di cui all'art. 131 bis c.p. in quanto applicabile ad ogni reato che preveda una pena non superiore a cinque anni di reclusione e/o la sanzione pecuniaria è configurabile anche in relazione al reato di guida in stato di ebbrezza. Non è infatti incompatibile, con il giudizio di particolare tenuità, la presenza di soglie di punibilità all'interno della fattispecie tipica, rapportate ai valori di tassi alcolemici accertati*>> ed hanno puntualizzato il principio di diritto secondo cui occorre una valutazione complessiva delle modalità della condotta, dell'entità dell'offesa e della esiguità del danno e del pericolo.⁹⁵

⁹⁴ T. D'Elisiis Antonio, in www.diritto.it, "La causa di non punibilità della particolare tenuità del fatto è configurabile anche in relazione al reato di guida in stato di ebbrezza", 18 novembre del 2019.

⁹⁵ M. Biffa, in www.dippol.it, "Tenuità del fatto per chi guida in stato di ebbrezza anche con tasso alcolemico alto", 27 settembre del 2021.

Da quanto è stato stabilito dalla Corte di Cassazione, pertanto, il reato di guida in stato di ebbrezza può non essere punito dal punto di vista della sanzione penale se, nel corso di un giudizio, il giudice rileva la particolare tenuità del fatto. Si tratta di casi in cui, sulla base di quanto risulta dal processo, il giudice riscontra dei presupposti e delle condizioni che rendono la condotta non particolarmente grave.

Se sussistono determinati presupposti, dunque, il giudice può escludere la punibilità del reato di guida in stato di ebbrezza per particolare tenuità del fatto ai sensi dell'articolo 131-bis del Codice penale.

L'aspetto che particolarmente rileva ai fini della sua applicazione è la non abitualità della condotta, mentre in caso contrario è esclusa.

Numerose sentenze della Corte di Cassazione, anche molto recenti, hanno contribuito ad arricchire la giurisprudenza in tema di tale istituto in applicazione al reato di guida in stato di ebbrezza. La questione è molto attuale e dibattuta.

Sostanzialmente la Corte di Cassazione nel 2021 è arrivata alla conclusione che possa configurarsi la particolare tenuità del fatto in capo ad un soggetto conducente di un'autovettura, di nome M.F., il quale si è scontrato con un'altra autovettura provocando un sinistro a catena con le autovetture davanti a lui. La vicenda è avvenuta nella provincia di Bergamo, e secondo quanto emergeva dalla polizia locale l'imputato giunto ad un'intersezione semaforica,

aveva tamponato un'autovettura che lo precedeva la quale, a sua volta spinti in avanti, ne tamponava un'altra. Tutti i conducenti vennero sottoposti all'esame dell'alcool test ed il solo M.F. risultò positivo. L'accertamento mediante etilometro dava gli esiti di 1.67 grammi al litro alla prima prova e 1.58 grammi al litro alla seconda.

Da questa vicenda è importante quanto ha deciso la Corte di Cassazione, la quale pacificamente ha stabilito che *<<la causa di non punibilità della particolare tenuità del fatto di cui all'art. 131 bis c.p., in quanto applicabile - in presenza dei presupposti e nel rispetto dei limiti fissati dalla norma - in relazione ad ogni fattispecie criminosa, è configurabile anche in relazione al reato di guida in stato di ebbrezza, non essendo, in astratto, incompatibile, con il giudizio di particolare tenuità, la presenza di soglie di punibilità all'interno della fattispecie tipica, rapportate ai valori di tassi alcolemici accertati. Come è noto, il legislatore ha limitato il campo d'applicazione del nuovo istituto in relazione alla gravità del reato, desunta dalla pena edittale massima, e alla non abitualità del comportamento. In tale ambito, il fatto particolarmente tenue va individuato alla stregua di caratteri riconducibili a tre categorie di indicatori: le modalità della condotta, l'esiguità del danno o del pericolo, il grado della colpevolezza. Il giudizio sulla tenuità del fatto richiede, infatti, una valutazione complessa che ha ad oggetto le modalità della condotta e l'esiguità del danno o del pericolo valutate ai sensi dell'art. 133 c.p., comma 1>>. Andando così a definire i presupposti per l'ambito applicativo del "fatto particolarmente tenue". Soggiunsero anche <<Quanto alla non abitualità della condotta, si è così ritenuto fuorviante riferirsi esclusivamente alle categorie tradizionali, come quelle della condanna e della recidiva, ricordando che,*

mentre alcune indicazioni della nuova normativa sono chiare - il riferimento ad istituti codicistici: delinquente abituale, professionale, per tendenza -, così come non oscuro è il riferimento alla commissione di "più reati della stessa indole", il tenore letterale lascia intendere che l'abitudine si concretizzi in presenza di una pluralità di illeciti della stessa indole (dunque almeno due) diversi da quello oggetto del procedimento nel quale si pone la questione dell'applicabilità dell'art. 131-bis c.p.. In breve, il terzo illecito della medesima indole dà legalmente luogo alla serialità che osta all'applicazione dell'istituto. I reati, peraltro, possono anche essere successivi a quello in esame, perchè si verte in un ambito diverso da quello della disciplina legale della recidiva. La pluralità dei reati può concretarsi non solo in presenza di condanne irrevocabili, ma anche nel caso in cui gli illeciti si trovino al cospetto del giudice che, dunque, è in grado di valutarne l'esistenza; come, ad esempio, nel caso in cui il procedimento riguardi distinti reati della stessa indole, anche se tenui>>.⁹⁶

Da quanto stabilito in questa sentenza, la Cassazione dunque, richiama le decisioni delle Sezioni Unite ed i criteri da esse indicati e, sulla base di queste considerazioni, valorizza ai fini del riconoscimento della particolare tenuità del fatto, la circostanza che si fosse in presenza di un precedente di modesta entità e risalente nel tempo, anche l'assenza di danni alle persone conseguenti alla condotta di guida dell'imputato, la prossimità del tasso alcolemico alla soglia di cui alla lett. b) dell'art. 186 cod. strada, ed infine la non abitudine della condotta.

⁹⁶ Cass., Sez. VI Penale, 29 marzo del 2021, n. 11655, in www.dejure.it.

Ancora, sempre in questo tema della particolare tenuità del fatto, la Corte di Cassazione in un'altra sentenza ha ritenuto invece manifestamente infondato il ricorso, reputando corretta la scelta del giudice di merito di non applicare l'articolo 131-bis c.p.

In questa seconda pronuncia il ricorso era proposto avverso la sentenza di una Corte di appello di Bari che, in parziale riforma della sentenza di primo grado che aveva condannato l'imputato, sempre per il reato di guida in stato di ebbrezza alcolica, con riconoscimento delle circostanze attenuanti generiche ed il beneficio della sospensione condizionale della pena. Secondo il ricorrente la Corte territoriale si sarebbe limitata a confermare la decisione di primo grado sottolineando il livello elevato di alcolemia con la conseguente non applicazione della causa di non punibilità, ed è proprio in ciò che non si è rispettato il principio di diritto, puntualizzato dalle Sezioni Unite nel 2016, secondo cui occorre una valutazione complessiva delle modalità della condotta, della entità dell'offesa e della esiguità del danno e del pericolo. Ed invece, nel caso di specie, l'imputato era stato trovato con un tasso alcolemico di 1,90 grammi al litro alla prima prova e 1,97 grammi al litro alla seconda prova, e proprio secondo la difesa andava valorizzata la condotta dell'imputato, la quale non ha: arrecato danno a cose o a persone, non si è sottratto al controllo delle forze dell'ordine, non ha precedenti analoghi, ed infine dal casellario giudiziale non risulta essere persona socialmente

pericolosa, come, peraltro, riconosciuto dallo stesso pubblico ministero, il quale aveva chiesto al Tribunale l'applicazione della causa di non punibilità.

Il ricorso in definitiva è stato ritenuto manifestamente infondato, posto che si è ritenuta corretta la scelta del giudice di merito di non ritenere applicabile l'art. 131 bis c.p. per la presenza di tre presupposti che, complessivamente valutati, sono ostativi al riconoscimento dell'ipotesi di particolare tenuità del fatto, ossia:

- 1) l'elevato tasso alcolico;
- 2) le modalità della condotta, in orario notturno, con fuoriuscita del mezzo dalla sede stradale;
- 3) l'entità del pericolo provocato agli utenti della strada.

Tale ragionamento, non illogico è basato sull'esame complessivo della concreta situazione.⁹⁷

Ebbene, come anticipato, con riferimento alle due vicende ed ai relativi ricorsi la Cassazione ha raggiunto due conclusioni diverse, accogliendo il primo ricorso, con conseguente annullamento senza rinvio della sentenza di condanna, e rigettando invece il secondo ricorso. In definitiva, quindi, da quanto precede si trae la conclusione che in questi processi il punto nodale è rappresentato dalla dinamica del fatto ed è quindi un campo fortemente delicato, nel quale, anche in presenza di tassi alcolemici molto elevati, la

⁹⁷ Cass., Sez IV Penale, 29 marzo del 2021, n. 11699, in www.dejure.it.

discrezionalità del giudice può fare la differenza tra una condanna ed un proscioglimento per tenuità del fatto.⁹⁸

⁹⁸ M. Biffa, in www.dippol.it, “Tenuità del fatto per chi guida in stato di ebbrezza anche con tasso alcolemico alto”, 27 settembre del 2021.

4.2 La sospensione della patente di guida

Probabilmente la più comune sanzione accessoria prevista dal Codice della strada è la sospensione della patente di guida, ossia una sanzione che si applica in aggiunta al pagamento della multa nei casi previsti dalla legge. Facendo un esempio, all'articolo 142 del Codice della strada viene sanzionato il superamento del limite massimo di velocità di oltre 40 km/h ma entro i 60 km/h. In questo caso, oltre al pagamento di una multa con somma compresa tra i 544 euro ed i 2.174 euro, è prevista, in aggiunta, l'applicazione della sanzione accessoria della sospensione della patente di guida.

Questo tipo di sanzione accessoria comporta il divieto di guidare per tutta la durata della sospensione; ciò significa che se la sospensione della patente viene disposta nei confronti di un soggetto, allora il soggetto deve assolutamente essere impedito di mettersi al volante perché altrimenti potrebbe incorrere in spiacevoli ed ulteriori conseguenze.⁹⁹

Anche per la sospensione di una patente è previsto un iter procedurale, previsto dall'articolo 218 C.d.s., che ovviamente l'organo agente di polizia che ritirerà la patente è tenuto rispettare. Il tutto ovviamente deve essere conseguenza di una violazione del codice della strada che, oltre alla multa prevede l'applicazione della sospensione della patente. Dopo di che gli agenti

⁹⁹ A. Macrillò, in *"L'omicidio stradale e i reati connessi alla circolazione dei veicoli"*, Pacini Giuridica, Pisa 2016, pag. 171 ss.

di polizia che hanno contestato l'infrazione al soggetto trasgressore dovranno osservare le seguenti formalità:

- ritirare la patente;
- annotare nel verbale di contestazione che hanno proceduto al ritiro della patente;
- rilasciare al soggetto che ha commesso l'infrazione un permesso provvisorio di guida per consentirgli di condurre il veicolo nel luogo di custodia indicato dal soggetto trasgressore;
- annotare nel verbale di contestazione il luogo di custodia del veicolo che ha indicato il soggetto trasgressore;
- trasmettere, entro 5 giorni, la patente che è stata ritirata unitamente al verbale di contestazione al Prefetto.

Ciò che è importante ricordare è quanto stabilito dal comma due dell'articolo 218 C.d.s., ossia che nello stesso termine di 5 giorni, il soggetto che ha subito la sospensione della sua patente, potrà inviare al Prefetto una richiesta per ottenere un permesso provvisorio di guida, anche se può farlo solo nel caso in cui dall'infrazione non sia derivato un incidente, il permesso può essere consentito solo per determinate fasce orarie, e comunque di non oltre tre ore al giorno, dovrà essere adeguatamente motivato e documentato per ragioni di lavoro, se gli è impossibile o estremamente difficoltoso raggiungere il posto di lavoro oppure se possiede i requisiti previsti dalla legge per le persone portatrici di handicap. Si deve però tener conto che nel caso in cui il permesso

venga concesso, allora, il periodo di sospensione è aumentato di un numero di giorni pari al doppio delle complessive ore per le quali è stata autorizzata la guida, arrotondato per eccesso. Per esempio, se ad un soggetto gli viene sospesa la patente per 30 giorni e, contemporaneamente, gli viene anche rilasciato un permesso di guida per 1 ora al giorno in modo da poter raggiungere il suo posto di lavoro, dunque, facendo un calcolo approssimativo; se il numero delle complessive ore di permesso è pari a 30 allora il doppio delle complessive ore di permesso è 60, corrispondenti a 2 giorni e 12 ore che, arrotondati per eccesso, corrispondono a 3 giorni. Pertanto, il periodo di sospensione della patente non sarà pari a 30 giorni ma a 33 giorni.

Al di là della possibilità di ottenere un permesso temporaneo di guida per un massimo di tre ore al giorno, non esiste una norma che preveda la possibilità di ottenere la totale restituzione della patente per ragioni di lavoro. Supponiamo, tuttavia, che per ragioni di lavoro un soggetto abbia la necessità di affrontare diversi spostamenti nell'arco della giornata per recarsi dai suoi clienti: in questo caso non gli basterà sicuramente ottenere un permesso per un massimo di tre ore giornaliere e ciò, ovviamente, potrebbe mettere a rischio i suoi guadagni ed incidere negativamente sulla sua quotidianità.

Per questi motivi, in circostanze simili, la giurisprudenza ha ammesso la possibilità che possa essere restituita la patente per ragioni di lavoro. I

giudici, però, hanno precisato che non ci si può mettere al volante in qualsiasi momento della giornata, ma solo nelle ore lavorative, ad esempio, nella fascia oraria che va dalle 8:00 alle 16:00, e per esempio, con esclusione dei giorni in cui non si lavora come può essere il sabato e la domenica.

Come precedentemente indicato, entro cinque giorni da quando il soggetto conducente trasgressore ha avuto notizia del ritiro della sua patente, può presentare al Prefetto un'istanza per ottenere il permesso di guida per motivi di lavoro. Il conducente indica le fasce orarie nelle quali ha necessità dell'auto per recarsi al lavoro.

Il Prefetto, nei quindici giorni successivi, emana l'ordinanza di sospensione, indicando il periodo al quale si estende la sospensione stessa. Tale periodo, nei limiti minimo e massimo fissati da ogni singola norma, è determinato in relazione all'entità del danno apportato, alla gravità della violazione commessa, nonché al pericolo che l'ulteriore circolazione potrebbe cagionare. Tali due ultimi elementi sono altresì valutati dal Prefetto per decidere della predetta istanza, ovviamente la richiesta non può assolutamente essere accolta se dalla violazione del Codice della strada sia scaturito un incidente. L'ordinanza, che eventualmente reca l'autorizzazione alla guida, determinando espressamente fasce orarie e numero di giorni, è notificata immediatamente all'interessato, che deve esibirla ai fini della guida nelle situazioni autorizzate.

Questa possibilità è stata introdotta a seguito di due ordinanze che non hanno precedenti, dunque, di notevole importanza, dove il giudice di pace di Terracina ha decretato la restituzione della patente di guida a due conducenti che avevano violato le norme del codice della strada, nella convinzione che in caso contrario si rischierebbe di andare a ledere le situazioni soggettive patrimoniali e non patrimoniali degli automobilisti, precisando però che possono guidare solo di giorno nelle ore lavorative.

Il principio accolto è quello secondo cui la sospensione della patente di guida può comportare in capo a chi la subisce delle conseguenze rilevanti che producono delle ripercussioni anche sulla sua attività lavorativa, così come ha evidenziato il giudice di Pace di Terracina: *<< il provvedimento accessorio opposto, se ulteriormente reiterato, senza previo accertamento della responsabilità in sede penale, rischierebbe di conculcare ingiustificatamente non solo le situazioni giuridiche patrimoniali dello stesso, legate alla suddetta attività lavorativa, ma anche quelle soggettive non patrimoniali, come, tra l'altro, il diritto ad un'esistenza libera e dignitosa, di cui agli artt. 2 e 3 della Costituzione, che potrebbero essere, appunto, pregiudicate dalla reiterata "parossistica" applicazione del provvedimento accessorio opposto, senza, però, prodromico accertamento della responsabilità nella competente sede penale, ove, in caso di condanna, il Giudice competente potrà, sempre e comunque, pronunciarsi, con maggiore avvedutezza e serenità, anche sull'entità del periodo di sospensione (revoca) della patente di guida>>.*

Dunque, nel tempo si è arrivati ad accettare che in determinate situazioni è giustificata una certa clemenza nell'applicazione di tale sanzione accessoria.¹⁰⁰

¹⁰⁰ www.laleggepertutti.it, "Sospensione patente e motivi di lavoro", 22 ottobre del 2018.

4.3 La revoca della patente di guida

Un altro tipo di sanzione accessoria contemplata dal Codice della strada, è la Revoca della patente di guida, con questo tipo di sanzione si intende quel provvedimento con il quale si procede alla cancellazione, e dunque, all'annullamento in via permanente del documento di guida.

Il nostro legislatore ha previsto diverse ipotesi in cui si applica questo tipo di sanzione accessoria, disciplinandola così in diversi articoli, cioè a dire agli artt. 120, 130 e anche nel 219 C.d.s.

Il motivo di questa sistematicità all'interno del Codice della strada deriva dal diverso motivo per il quale la revoca viene disposta dall'organo competente, infatti: l'articolo 120 C.d.s. dispone la revoca della patente di guida per mancanza dei requisiti morali, cioè quando i titolari della patente sono soggetti ritenuti socialmente pericolosi come ad esempio i delinquenti abituali, professionali o per tendenza, le persone sottoposte a misure di sicurezza personali, misure di prevenzione o quelle condannate a pena detentiva non inferiore a 3 anni. In questi casi viene disposta la revoca in quanto si ritiene che l'utilizzo del documento di guida possa rendere più agevole la commissione di reati della stessa natura.

Invece all'articolo 130 C.d.s. è prevista l'applicazione della revoca della patente nei casi di:

- 1) sopravvenuta mancanza dei requisiti psicofisici prescritti;

2) sopravvenuta inidoneità tecnica alla guida, come nel caso del titolare della patente che in sede di revisione, disposta ai sensi dell'art. 128 del Codice della Strada, non risulti più abile alla guida;

3) sostituzione della propria patente con un'altra rilasciata da uno Stato estero.

Nel caso in cui la revoca sia per i motivi sopra evidenziati dall'articolo 120 C.d.s. allora sarà disposta dal Prefetto del luogo della commessa violazione; invece, nel caso di revoca della patente per motivi ex articolo 130 C.d.s. allora sarà disposta dal competente Ufficio del Dipartimento per i Trasporti Terrestri, che nella sostanza sarebbe l'organo di coordinamento della motorizzazione civile territoriale, ovviamente entrambe come sanzioni accessorie che si applicano quindi in aggiunta a quella principale.

Diversi invece sono i motivi per i quali viene disposta la revoca della patente ai sensi dell'articolo 219 C.d.s., si tratta di quelli dovuti a motivi di:

- condotta, come ad esempio quando il titolare circola durante il periodo di sospensione della patente, oppure percorre contromano autostrade o strade extraurbane, o ancora nel caso in cui il titolare della patente guida in stato di ebbrezza da alcool o sostanze stupefacenti un autobus, un autocarro o altro veicolo superiore come massa complessiva alle 3,5 tonnellate.
- recidiva, ossia determinati dalla ricaduta nell'infrazione, facendo un esempio classico, del superamento di oltre 60 km/h dei limiti di velocità

o della guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico di 1,5 g/l o superiore, oppure guidando sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.¹⁰¹

In questi casi di nuovo è il Prefetto del luogo della commessa violazione che, previo accertamento delle condizioni evidenziate sopra, emette l'ordinanza di revoca con la consegna immediata della patente alla prefettura, anche tramite l'organo di Polizia incaricato dell'esecuzione, e poi successivamente dell'ordinanza si dà comunicazione al competente ufficio del Dipartimento per i Trasporti Terrestri.

Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito delle violazioni di cui agli articoli 186, 186-bis e 187 C.d.s., cioè a dire nei casi di guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto effetto di sostanze stupefacenti, non è possibile conseguire una nuova patente di guida prima di tre anni a decorrere dalla data di accertamento del reato. I tre anni per la richiesta della nuova patente decorrono dalla sentenza definitiva di condanna e non dal momento dell'infrazione.

Ad eccezione del caso di perdita permanente dei requisiti psicofisici, dove il provvedimento di revoca della patente è definitivo, nelle altre ipotesi è possibile agire per ottenere nuovamente il documento di guida.

Se la perdita dei requisiti psicofisici è temporanea, nel momento in cui l'impedimento che ha determinato la revoca della patente è cessato,

¹⁰¹ A. Macrillò, in *"L'omicidio stradale e i reati connessi alla circolazione dei veicoli"*, Pacini Giuridica, Pisa 2016, pag. 173 ss.

l'interessato potrà sottoporsi ad una nuova visita psicofisica per ottenere di nuovo il documento di guida di categoria non superiore a quella della patente revocata.

Negli altri casi chi ha subito il provvedimento di revoca della patente può optare per la proposizione di un ricorso al Ministero dei Trasporti per tentare di ottenere la restituzione del documento di guida senza attendere i tempi previsti dal Codice della Strada. Infatti, è concesso all'interessato di proporre ricorso al Ministero dei trasporti se ritiene che la sua patente sia stata revocata senza un valido e idoneo motivo, il ricorso può essere disposto entro 30 giorni dalla comunicazione dell'ordinanza di revoca della patente ed il Ministero deciderà nei successivi 60 giorni. Ovviamente, se il ricorso sarà accolto, allora il provvedimento sarà revocato e la patente restituita all'interessato.¹⁰²

Dal punto di vista sanzionatorio, chiunque guida un veicolo dopo che la sua patente è stata revocata commette l'illecito di "guida senza patente". La revoca della patente, infatti, ne comporta l'inefficacia assoluta e permanente, cioè a dire come se il soggetto non ne fosse in possesso. In tal caso si applica una sanzione amministrativa pecuniaria da euro 5.000 a euro 30.000 così come previsto dall'articolo 116 comma 15 del Codice della Strada.

Ricordando un caso recentissimo, di qualche mese fa, ove il Tribunale di Milano incriminò due soggetti rispettivamente per il reato di cui agli artt. 113

¹⁰² R. Nanna, in www.avvocatocastellaneta.it, "Pena accessoria revoca della patente", 10 novembre del 2020.

e 589-bis c.p., con in più la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida, in quanto non si fermarono in prossimità di strisce pedonali, investendo così un pedone e provocandone tragicamente il suo decesso. Gli imputati proposero separato ricorso, in quanto sostenevano che il giudice aveva applicato la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente, in luogo di quella più favorevole della sospensione, sebbene vi fosse l'assenza delle circostanze aggravanti della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Sostanzialmente, il motivo formulato dalle difese con i separati ricorsi, è stato ritenuto infondato. Nel 23 marzo del 2022, i giudici della Cassazione nella loro decisione evidenziano che:

<<Nell'applicare la sanzione della revoca, il giudice deve fare riferimento all'entità del danno, alla gravità della violazione e alla tutela della collettività, in relazione al pericolo che il perdurare della circolazione possa arrecare alla sicurezza della stessa. Nella specie, nell'applicare agli imputati la sanzione più afflittiva, il giudice ha esposto le ragioni della scelta sanzionatoria: ha fatto, cioè espresso rinvio al tipo di violazione che aveva riguardato una regola cautelare ritenuta tanto elementare, quanto fondamentale per la circolazione (quella cioè di fermarsi in prossimità di attraversamento pedonale), e tale da costituire regola esperienziale, prima ancora che normativa, valutandola, dunque, in termini di particolare gravità (quanto all'entità del danno apportato valendo la implicita considerazione che, nella specie, si era trattato della morte del pedone investito), cosicché la sanzione prescelta è stata ritenuta l'unica a tutela della sicurezza pubblica. Alla stregua di tale considerazione, pertanto, deve ritenersi che, nella specie, il giudice abbia congruamente motivato l'operata scelta

discrezionale...>>. Così i giudici della Cassazione decisero motivatamente di rigettare i ricorsi e condannare i ricorrenti al pagamento delle spese processuali.¹⁰³

¹⁰³ Cass., Sez. IV Penale, 23 marzo del 2022, n. 13747, in www.dejure.it.

4.4 Il fermo amministrativo

Questa sanzione è disciplinata dall'articolo 214 C.d.s. e comporta che il veicolo interessato non può circolare: se il conducente circola ugualmente, incorrerà in pesanti sanzioni che possono arrivare alla confisca del mezzo ed alla revoca della patente del conducente.

Il fermo amministrativo comporta, quindi, che il proprietario non ha più la libera disponibilità del veicolo e di conseguenza sorgono precisi vincoli da rispettare, a partire dalle modalità di custodia. Ovviamente anche il fermo amministrativo è una sanzione amministrativa accessoria che il Codice della strada prevede in aggiunta alle sanzioni pecuniarie previste per determinate violazioni commesse in materia di circolazione stradale.

I casi più frequenti di fermo amministrativo sono quelli in cui un veicolo è sorpreso a circolare senza assicurazione obbligatoria o senza aver ottenuto il rilascio della carta di circolazione facendo ad esempio riferimento ai motocicli alterati e modificati in modo da aumentarne la velocità, oppure quando il conducente non rispetta le prescrizioni, ad esempio, guidando senza casco di protezione, o ancora per i camion ed autocarri, il trasporto di merci non consentite e le violazioni alle prescrizioni sulle modalità di trasporto. Infine, ogni veicolo viene sottoposto a fermo quando il conducente è senza patente perché non l'ha conseguita oppure perché gli è stata ritirata e sospesa.

In tutte queste ipotesi il veicolo del trasgressore viene bloccato, e con ciò, il soggetto proprietario del mezzo non può più circolare sulle strade di pubblico passaggio, ed in più se viene affidata proprio a lui la custodia e la accetta gli sorge l'obbligo di custodirlo in un luogo privato e non di pubblico passaggio. Bisogna anche precisare che tutte le spese della custodia ed anche del trasporto dal luogo in cui il veicolo è stato sottoposto a fermo a quello dove sarà depositato sono tutte a carico del proprietario.

Il tipo di fermo che stiamo analizzando è diverso dal fermo fiscale, quello con cui le pubbliche amministrazioni ed Agenzia Entrate Riscossione vincolano il veicolo per i debiti esattoriali non pagati dal proprietario. Quest'ultimo tipo di fermo è diverso dal fermo previsto come sanzione amministrativa accessoria ulteriore per la violazione del codice della strada, ma è invece una misura cautelare adottata a garanzia del credito fiscale. La differenza funziona in questi termini: se un soggetto proprietario di un mezzo non paga la tassa automobilistica, oppure le normali imposte o i contributi previdenziali, gli verrà applicato il fermo fiscale. Invece, se commette un'infrazione stradale grave sarà adottato il fermo amministrativo a norma dell'articolo 214 C.d.c.

Negli effetti pratici le due misure coincidono perché in entrambi i casi il veicolo non potrà circolare ed il proprietario dovrà tenerlo fermo in un determinato luogo ben individuato e custodito. Per quel che riguarda la durata invece i due tipi di provvedimenti si differenziano, in quanto per quel che riguarda la tempistica del fermo amministrativo è predeterminata dalla legge

e dipende dalla specifica violazione commessa, cioè a dire, se l'infrazione riguarda la guida di un ciclomotore senza utilizzare il casco di protezione allora il fermo durerà 60 giorni; se invece l'infrazione riguarda la guida di un autoveicolo senza patente il fermo sarà oggetto di maggior gravame e la durata arriverà fino a tre mesi. Differentemente, la durata del fermo fiscale perdura fino al soddisfacimento del debito e quindi può protrarsi per lunghi periodi se non viene pagato il dovuto.¹⁰⁴

Quando gli organi di polizia stradale o altre forze dell'ordine, compresa la polizia locale, contestano una violazione alle norme di circolazione che prevede l'applicazione del fermo amministrativo, redigono un apposito verbale, che si aggiunge al consueto verbale di contestazione di ogni infrazione.

Normalmente il proprietario del veicolo viene nominato custode: questo significa che da quel momento in poi sarà tenuto a conservare il veicolo a propria cura e spese in un determinato luogo, non di pubblico passaggio, e dunque nella sua disponibilità.

Andando a trattare brevemente gli obblighi in capo al custode, sicuramente l'obbligo principale è che dovrà garantire di adottare tutti gli accorgimenti necessari affinché il mezzo non possa essere prelevato, spostato o utilizzato da nessuno.

¹⁰⁴ A. Macrillò, in *"L'omicidio stradale e i reati connessi alla circolazione dei veicoli"*, Pacini Giuridica, Pisa 2016, pag. 175 ss.

Quindi, ad esempio, se il custode decide di parcheggiare il mezzo in un luogo aperto, ricordiamo che deve sempre trattarsi di un'area privata e non di pubblico transito e circolazione, allora dovrà togliere le chiavi e custodirle in un luogo sicuro; se lo ripone in un garage dovrà preoccuparsi di tenere quest'ultimo chiuso a chiave e assicurarsi che non accedano al suo interno persone che potrebbero prenderlo ed utilizzarlo.

La violazione degli obblighi di custodia costituisce reato ed è sanzionata penalmente. Le pene previste per il custode possono arrivare fino a due anni di reclusione se il veicolo viene sottratto o distrutto per fatto doloso del custode stesso.

Anche quando non vi è dolo del custode, ma solo una sua colpevole negligenza e trascuratezza che consenta a qualcuno di impossessarsi del mezzo e di utilizzarlo, scatta la sanzione penale che prevede la pena della reclusione fino a sei mesi o la multa fino a 309 euro.

D'altronde, l'articolo 214 C.d.s. prevede che al momento dell'applicazione del fermo amministrativo il documento di circolazione viene trattenuto dall'organo di polizia: quindi chi circola con il veicolo sottoposto a fermo sarà privo del libretto e la trasgressione sarà agevolmente rilevabile dalle forze dell'ordine attraverso le banche dati di cui sono dotati. La violazione quindi è facilmente accertabile.

Nel caso in cui venga fermato un minorenne alla guida di un ciclomotore sottoposto a fermo amministrativo, in questo caso l'organo di polizia cercherà il genitore, proprietario del mezzo, per affidarglielo in custodia.

Sono capitate situazioni in cui il proprietario non è reperibile, oppure si rifiuta di prendere il veicolo in custodia, o per altri motivi come: incapacità, infermità grave ed altro ancora, non risulta in grado di svolgere gli impegnativi compiti che la legge impone al custode. In tutti questi casi la norma dispone che il veicolo venga rimosso e trasportato in un apposito luogo di custodia gestito da soggetti diversi dal proprietario in questo caso la Prefettura del luogo. Tutte le spese di trasporto e di custodia saranno poste a carico del proprietario.

Nel solo caso del ciclomotore e del motociclo, la norma prevede che il mezzo non venga direttamente dato in custodia al proprietario, bensì ad un custode autorizzato in zona, dove poi il proprietario potrà prelevarlo, trascorsi 30 giorni, richiedendone l'affidamento tramite l'organo di polizia che aveva rilevato la violazione.

Dunque, conviene sempre, quando è possibile, accettare la custodia, anche perché chi si rifiuta senza giustificato motivo avrà, in aggiunta alle spese della custodia stessa, una sanzione pecuniaria da 776 fino addirittura a 3.111 euro ed anche la sospensione della patente di guida da uno a tre mesi.

Dal punto di vista sanzionatorio, Se durante il periodo di durata del fermo il veicolo è sorpreso a circolare, a prescindere dal fatto che l'utilizzatore sia lo

stesso proprietario custode oppure altre persone, il veicolo sarà nuovamente fermato con la differenza che questa volta la custodia sarà direttamente affidata ad un soggetto pubblico convenzionato, dunque con tutte le spese gravanti sul proprietario e senza che egli possa più ottenere l'affidamento del mezzo.

Il veicolo, infatti, sarà anche definitivamente confiscato e così il proprietario perderà ogni diritto sul mezzo, che non sarà più suo e non potrà più essergli restituito. Inoltre, il custode sarà colpito con una pesante sanzione amministrativa, da un minimo di 1.988 euro ad un massimo di 7.953 euro. In aggiunta, sarà applicata anche la revoca della patente di guida.

4.5 La confisca del veicolo

Alla violazione di alcune norme sulla circolazione il Codice della strada fa conseguire il sequestro e la confisca del veicolo.

Il sequestro amministrativo del veicolo consiste in una misura cautelare con la quale il veicolo è tolto dalla disponibilità del suo proprietario e messo nella disponibilità dell'amministrazione, che può quindi adottare i provvedimenti di propria competenza, tra i quali, ad esempio, la confisca del veicolo.

Ed è proprio la confisca amministrativa del veicolo la sanzione amministrativa accessoria con la quale la pubblica amministrazione acquisisce definitivamente la proprietà del veicolo sottraendola in toto al suo proprietario.

Entrambi, sequestro e confisca, si differenziano dal fermo del veicolo disciplinato all'articolo 214 C.d.s., trattato nel paragrafo precedente, con il quale al proprietario è sottratta la disponibilità del bene a titolo di sanzione e non in vista dell'adozione di un successivo provvedimento come nel caso del sequestro. Ma la fondamentale differenza è che nel fermo amministrativo vi è un periodo di tempo predeterminato e non definitivo come invece avviene in caso di confisca.

Prima della confisca vi è necessariamente il sequestro del mezzo, ed esso avviene solo dopo che è stata accertata la violazione di una norma del codice

della strada, a questo punto l'organo di polizia dispone contestualmente il sequestro facendone menzione nel verbale di contestazione.

Con il sequestro le cose oggetto della violazione vengono tolte dalla disponibilità del proprietario e dunque, il veicolo e le altre cose sequestrate non possono essere utilizzati dal proprietario fino a che non sia eventualmente disposto il dissequestro e devono essere custodite finché l'amministrazione non adotta i provvedimenti necessari.

Sempre facendo un piccolo cenno riguardante la procedura del sequestro, importante è che siano nominati i soggetti a cui poi verrà affidata la custodia del veicolo, e ciò deve avvenire contestualmente al sequestro. Generalmente sono nominati come custodi: il proprietario del veicolo che potrebbe essere anche un passeggero al momento dell'infrazione, oppure in sua assenza, il conducente o altro soggetto obbligato in solido al pagamento della sanzione. Questi hanno l'obbligo di trasportare il veicolo in sicurezza e depositarlo in un luogo non soggetto a pubblico passaggio dove possano custodirlo, ovviamente il tutto a proprie spese. Nel caso in cui il proprietario del veicolo o il conducente siano sprovvisti della loro patente possono chiedere che il veicolo sia trasportato fino al luogo di custodia da altra persona di fiducia presente o di facile reperibilità.

Diverso è invece il caso in cui sia oggetto del sequestro un ciclomotore o un motociclo perché in questi casi l'organo di polizia dispone la rimozione del veicolo ed il suo trasporto in appositi luoghi di custodia, che prendono il nome

di “depositi giudiziari”. Solo una volta che siano trascorsi 30 giorni dal deposito nel luogo di custodia il proprietario può chiedere che la custodia del veicolo venga a lui affidata.

Nel caso di rifiuto a custodire il veicolo o trasportarlo nel luogo di custodia a proprie spese, l’organo di polizia che accerta la violazione ne fa menzione nel verbale e dispone che il veicolo venga rimosso e trasportato in un apposito luogo di custodia.

Con il verbale di sequestro è dato avviso al proprietario che se entro 10 giorni dalla sua ricezione la custodia del veicolo non viene assunta a proprie spese da lui o da altro soggetto obbligato, il Prefetto può disporre a seconda delle condizioni del mezzo, alla sua vendita o rottamazione.

All’autore della violazione o all’obbligato in solido che si rifiutino di custodire il veicolo a proprie spese sono inoltre applicate un’ulteriore sanzione amministrativa pecuniaria che va da 1.818 a 7.276 euro e la sospensione della patente di guida da 1 a 3 mesi.

Chiunque circoli con il veicolo nel periodo in cui è sottoposto a sequestro è punito con la sanzione pecuniaria da 1.988 a 7.953 euro e con la sospensione della patente da 1 a 3 mesi. Se però il veicolo appartiene a persone estranee alla violazione commessa il proprietario può chiedere che gli sia consentito l’uso del veicolo con apposita autorizzazione da parte della Prefettura.

Salvo che la legge non disponga la confisca obbligatoria, come ad esempio, nel caso di ciclomotore o motociclo utilizzato per commettere un reato, la confisca segue all'accertamento dei presupposti di legge da parte della Prefettura.

Per effettuare la successiva sanzione amministrativa accessoria, quale che sia la confisca, bisogna però accertare la sussistenza dei presupposti di volta in volta previsti per la confisca a seconda della violazione commessa, sarà poi il Prefetto a disporre con ordinanza la confisca del veicolo sottraendolo definitivamente al proprietario, che a questo punto, ne perderà la proprietà o, nel caso in cui questo sia già stato venduto, della somma ricavata dalla vendita.

Il provvedimento di confisca è anche titolo esecutivo per il recupero delle spese di trasporto e di custodia del veicolo.

Il proprietario può comunque proporre opposizione contro il provvedimento di confisca entro 30 giorni dal giorno in cui il provvedimento è notificato, mediante ricorso al Giudice del luogo dove è stata commessa la violazione.

Nel caso in cui decida di non fare nessuna opposizione o in caso di rigetto del ricorso di opposizione, il provvedimento di confisca diventa definitivo e così, entro 30 giorni dal giorno in cui il provvedimento diviene definitivo il custode del veicolo deve trasferire il mezzo, a proprie spese ed in condizioni di sicurezza, nel luogo individuato nel provvedimento di confisca. In caso contrario il trasferimento è effettuato dall'organo di polizia a spese del custode.

Una volta nel luogo di custodia, al veicolo e alle cose confiscate è applicato un apposito sigillo che ne indica lo stato di confisca.¹⁰⁵

¹⁰⁵ A. Macrillò, in *“L’omicidio stradale e i reati connessi alla circolazione dei veicoli”*, Pacini Giuridica, Pisa 2016, pag. 183 ss.

4.6 Il lavoro di pubblica utilità

Il codice della strada dice che, al di fuori dell'ipotesi in cui il guidatore sotto effetto di alcool abbia provocato un incidente, la pena classica prevista per la guida in stato di ebbrezza può essere sostituita, se non vi è opposizione da parte dell'imputato, con quella del lavoro di pubblica utilità, consistente nella prestazione di un'attività non retribuita a favore della collettività, da svolgere principalmente nel campo della sicurezza e dell'educazione stradale presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato, o presso i centri specializzati di lotta contro le dipendenze.

La legge, quindi, dice che, in caso di condanna per guida in stato di ebbrezza, il giudice ha facoltà di sostituire la pena detentiva o quella pecuniaria con i lavori di pubblica utilità, sempre però che non vi sia opposizione da parte dell'imputato.

Non poche volte, è lo stesso imputato a chiedere, in caso di sentenza di condanna, che la pena gli sia commutata in quella dei lavori di pubblica utilità: ciò succede sovente, ove il difensore dell'imputato, d'accordo con il p.m., quindi patteggiando, chiede al giudice di irrogare al suo assistito questo servizio speciale anziché la pena detentiva.

Si tenga bene a mente che il lavoro di pubblica utilità può sostituire la pena per solo una volta in tutta la vita: quindi, se un soggetto ne ha beneficiato già

una volta, alla prossima guida in stato di ebbrezza non potrà chiederla nuovamente.

Sempre secondo il codice della strada, il lavoro di pubblica utilità ha una durata corrispondente a quella della sanzione detentiva irrogata e della conversione della pena pecuniaria, ragguagliando 250 euro ad un giorno di lavoro di pubblica utilità. In pratica, nel momento in cui il giudice sceglie di condannare il trasgressore ai lavori di pubblica utilità, dovrà operare una trasformazione della pena detentiva e pecuniaria, eseguendo questo calcolo:

se la condanna era in termini di detenzione, allora ad ogni giorno di detenzione a cui sarebbe stato condannato l'imputato equivale ad un giorno di lavoro di pubblica utilità; dunque, facendo un esempio, se il giudice era orientato ad una condanna pari a sei mesi di arresto, pronuncerà una condanna a sei mesi di lavori;

250 euro di ammenda equivalgono, invece, ad un singolo giorno di lavoro così, se l'ammenda fosse stata di 1.500 euro, i giorni di lavori di pubblica utilità ammonterebbero a sei giorni.

Quindi in conclusione, se la condanna fosse consistita a sei mesi di arresto e a 1.500 euro di ammenda si sarebbe tramutata in sei mesi e sei giorni di lavori di pubblica utilità.

Dal punto di vista procedurale, anche i lavori di pubblica utilità prevedono un iter che dev'essere rispettato. Infatti la condanna ai lavori di pubblica

utilità nel caso di guida in stato di ebbrezza obbliga il condannato a rispettare un determinato programma: sostanzialmente, il lavoro di pubblica utilità non deve trasformarsi in un escamotage per sfuggire alla pena detentiva, infatti il soggetto condannato sarà ordinariamente controllato dall'ufficio di pubblica sicurezza del luogo di esecuzione della pena o in mancanza dal comando dell'Arma dei carabinieri territorialmente competente, che effettivamente svolga questi lavori di pubblica utilità.

Nel caso di svolgimento positivo del lavoro di pubblica utilità, il giudice fissa una nuova udienza e dichiara estinto il reato e revoca la confisca del veicolo sequestrato.

Al contrario, in caso di violazione degli obblighi previsti dal lavoro di pubblica utilità, il giudice, a richiesta del pubblico ministero o di ufficio, tenendo conto della gravità della violazione ed anche dei motivi che hanno portato a quest'ultima, dispone il ripristino della pena sostituita e della misura di sicurezza della confisca oltre che della sospensione della patente di guida.

SI può ben intendere che se un soggetto non si attenesse agli obblighi previsti dal piano per lo svolgimento dei lavori di pubblica utilità, il giudice potrebbe revocargli la misura sostitutiva e condannarlo definitivamente alla pena detentiva e pecuniaria originaria, cioè all'arresto e all'ammenda.

Per completezza, di norma l'attività viene svolta nell'ambito della provincia in cui risiede il condannato e comporta la prestazione di non più di sei ore di

lavoro settimanale da svolgere con modalità e tempi che non vadano a pregiudicare le esigenze di lavoro, di studio, di famiglia e di salute del condannato. Tuttavia, è concesso al trasgressore di richiedere al giudice di ammetterlo a svolgere il lavoro di pubblica utilità per un tempo superiore alle sei ore settimanali, sebbene però la durata giornaliera della prestazione non può comunque oltrepassare le otto ore.¹⁰⁶

I lavori di pubblica utilità, intesi come sanzione sostitutiva di pena detentiva anche per altre ipotesi di reato, vengono svolti a favore di persone affette da Hiv, portatori di handicap, malati, anziani, minori, ex detenuti o extracomunitari; oppure nel settore della protezione civile, della tutela del patrimonio pubblico e ambientale o in altre attività pertinenti alla specifica professionalità del condannato.

Nel caso dei lavori di pubblica utilità inerenti alla guida in stato di ebbrezza, però, viene data prevalenza ad un'attività sociale, giustamente a parer mio, che promuova la sicurezza stradale ed il rispetto delle norme del codice della strada. Pertanto, il condannato potrebbe essere obbligato a prestare servizio presso associazioni o enti che si occupano proprio di questa tematica, magari sensibilizzando i più giovani sul problema della dipendenza da alcool e sulla pericolosità di mettersi alla guida quando non si è sobri.¹⁰⁷

¹⁰⁶ A. Macrillò, in *“L’omicidio stradale e i reati connessi alla circolazione dei veicoli”*, Pacini Giuridica, Pisa 2016, pag. 190 ss.

¹⁰⁷ M. Acquaviva, in www.laleggepertutti.it, *“Guida in stato di ebbrezza: i lavori di pubblica utilità”*, 18 gennaio del 2019.

CONCLUSIONI

Nei mesi successivi all'entrata in vigore della legge 23 marzo 2016 n.41, le rilevazioni della polizia stradale e dell'arma dei carabinieri hanno accertato un calo di 0,1% del numero di incidenti stradali rispetto allo stesso periodo del 2015: sono state registrate ventotto vittime in meno, mentre sono aumentati, seppur di poco, il bilancio di persone che hanno riportato lesioni gravi e lievi. Ad oggi, i sinistri mortali sono scesi solo del 4,6%. Anche in Europa nell'ultimo decennio la riduzione è sotto alle attese.

Ormai si può dire senza paura di sbagliare che la legge sull'omicidio stradale, la 41/2016, non ha contribuito a ridurre la mortalità.

Dei miglioramenti potrebbero arrivare solo quando si diffonderanno i cosiddetti "ADAS", cioè a dire sistemi di assistenza alla guida e la scatola nera, che l'Unione Europea ha reso teoricamente obbligatori dal 2022, cioè da quest'anno. Ma gli ADAS, se usati credendo che consentano di stare meno attenti alla guida, potrebbero addirittura causare incidenti.

Nel frattempo, si sono aggiunti fattori in grado di peggiorare i risultati: primo fra tutti la distrazione favorita da smartphone, impianti multimediali di bordo, congestione del traffico e abbassamento del limite di velocità che rende più facile il tipo di infrazione. In Italia, si aggiunge il degrado delle infrastrutture che va dalla segnaletica ai cedimenti delle barriere, fino ai crolli di ponti.

Ci si chiede dunque come si farà a centrare l'obiettivo finale fissato dall'Unione Europea: l'azzeramento del numero di morti, nel 2050. Il target è stato deciso pensando che per quell'anno potrebbe diffondersi la guida autonoma, che dovrebbe eliminare definitivamente l'errore umano.

Ma questo è un futuro ancora non del tutto delineato: ci sono tante incertezze tecniche, etiche e, di conseguenza, normative. Senza contare che, nella fase transitoria, la convivenza tra guida umana e guida autonoma potrà creare notevoli e nuovi pericoli.¹⁰⁸

Ma il quesito primario che tutti noi, ad oggi, dovremmo domandarci, è se possano configurarsi situazioni di omicidio o lesioni stradali in termini di dolo eventuale. Sicuramente, come è noto, per lungo tempo la causazione di morte o lesioni in ambito di sinistri stradali ha trovato collocazione pressoché esclusiva nello schema dell'omicidio colposo o delle lesioni colpose, sanzionati con pene modeste. Solo negli anni successivi, a causa di incidenti particolarmente gravi, si era invece profilata una visione di omicidio e di lesioni dolose, in termini di dolo eventuale. La giurisprudenza consentiva così, in effetti, di selezionare alcuni, anche se pochi, comportamenti di rilevantissima gravità lasciando però alla disciplina ordinaria degli articoli 589 e 590 la maggioranza degli incidenti stradali.¹⁰⁹

¹⁰⁸ M. Caprino, V. Maglione, in www.ilsole24ore.com, "Omicidio Stradale: gli incidenti non calano e aumenta il contenzioso", 8 novembre del 2021.

¹⁰⁹ P. Pisa, in www.altalex.com, "L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale", 3 marzo del 2016.

Ebbene, per i casi più gravi l'intenzione era quella di ricondurli sotto un'imputazione a titolo di dolo eventuale, a mio avviso, con correttezza.

Ricordiamo, ad esempio, la Cassazione del 2015 n. 18220 che riguarda il caso di un soggetto alla guida di un Suv, con tasso alcolemico che supera di molto il limite consentito, ma con buone capacità di governo del veicolo; dopo aver percorso l'autostrada A26 dalla Riviera ligure ad Alessandria, si reimmette contromano nella stessa autostrada e la percorre per molti chilometri, con un traffico significativo, ignorando segnali coi fari ed acustici degli automobilisti che incontra: alla fine ha una collisione quasi frontale con un'altra auto con conseguente morte di quattro giovani, sebbene il guidatore del Suv rimanga illeso. Il caso viene qualificato come omicidio con dolo eventuale da parte del G.I.P., del Tribunale del riesame e della Corte di cassazione in sede di valutazione del provvedimento cautelare; in primo grado il G.U.P. competente condanna a venti anni di reclusione, decisione confermata dalla Corte di Assise d'appello di Torino, sempre per omicidio con dolo eventuale. Tuttavia, in Cassazione la sentenza è annullata, in quanto è stata richiamata la cosiddetta "Formula di Frank" evocata dalle Sezioni Unite nel caso Thyssenkrupp: sostanzialmente i giudici della sezione I evidenziano che il conducente risponde in termini di dolo eventuale solo se << *avendo avuto la certezza che l'evento si sarebbe verificato, avesse agito lo stesso, ma in questo caso per effetto dello stato di alterazione alcolica nella quale versava... ovvero procedeva*

contromano, consapevolmente, prevedendo l'evento rischioso che poteva correre con il suo comportamento, ma non accettandolo>>.

Insomma, un'argomentazione, a parer mio, discutibile che finisce per avvantaggiare gli autori di omicidi ubriachi o sotto effetto di droghe, questo perché, come tutti noi sappiamo, la Formula di Frank rende ultradiabolica la prova del dolo eventuale. Dunque, la Cassazione annulla con rinvio alla Corte d'Assise d'Appello di Torino, quest'ultima rivaluta la vicenda con dolo eventuale applicando i principi stabiliti dalla sentenza Thyssenkrupp, decidono di fare un ulteriore ricorso in Cassazione, ma questa volta conferma quanto detto in Corte d'Assise d'Appello concludendo con l'attribuzione di dolo eventuale.

Vero è che se l'onere probatorio del dolo eventuale continuerà ad essere quello delineato dalla sentenza del 2015 la conclusione sarebbe probabilmente che negli incidenti stradali il dolo eventuale è pressoché indimostrabile, soprattutto per quei conducenti di veicoli che sono ubriachi o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. D'altronde, la collocazione di casi diversi nello schema dell'omicidio colposo stradale non è risultato soddisfacente, dunque si augura che per le vicende di non lieve entità l'inquadramento sia di un altro tipo, ovvero nei termini del dolo, in particolare dolo eventuale, emarginando il più possibile la formula di Frank.

Sono dell'idea che il problema dell'incidentistica stradale con esiti mortali richieda, in conclusione, primariamente una vera educazione stradale

“globale”, finalizzata a formare dei soggetti responsabili, rispettosi delle regole di condotta inerenti a tutte le diverse situazioni di spostamento, siano esse quelle del conducente di veicoli a motore, del ciclista o del pedone.

Bibliografia e Sitografia

Acquaviva M., in www.laleggepertutti.it, *“Guida in stato di ebbrezza: i lavori di pubblica utilità”*, 18 gennaio del 2019.

Bartoli R., *“Brevi considerazioni in tema di prova del dolo eventuale”*, in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 29;

Bartoli R., Pelissero M., Seminara S., in *“Diritto penale lineamenti di parte speciale”*, G. Giappichelli, 2021, pag. 63;

Biffa M., in www.dippol.it, *“Tenuità del fatto per chi guida in stato di ebbrezza anche con tasso alcolemico alto”*, 27 settembre del 2021;

Caldararo M., *“L’attuale atteggiarsi della categoria del “dolo eventuale” nel contesto della criminalità omicidiaria stradale”*, in *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 23;

Camera G., *“La severità non è a senso unico”*, in www.ILSole24Ore.it, del 4 aprile 2017;

Cossu C., in *“Lèggere il danno”*, Pacini Giuridica, 3 gennaio 2022, pag. 320;

D’Agostino D., in www.notai.it, *“Responsabilità civile dell’ente proprietario della strada”*, 29 aprile del 2020;

D’Anzillo S., in www.Diritto.it, *“Danni da cosa in custodia. Ipotesi di esclusione della responsabilità della P.A. ex art. 2051”*, 24 maggio del 2021;

D'Elisiis Antonio T., in www.diritto.it, "*La causa di non punibilità della particolare tenuità del fatto è configurabile anche in relazione al reato di guida in stato di ebbrezza*", 18 novembre del 2019;

De Rossi N., "*Circolare sull'omicidio stradale? Respinto il ricorso dell'Anas*", in *Blog Giuridico*, 6 aprile 2017;

Fiandaca G., Musco E. in "*Diritto Penale - Parte Speciale*", Zanichelli, Torino 2020, Vol. 1, pag. 24ss;

Grosso C.F., Pelissero M., Petrini D., Pisa P: in "*Manuale di diritto penale parte generale*", Giuffrè, Torino 2020, pag. 327 ss;

Iacoviello F.M., "*Processo di parti e prova del dolo*", in www.discrimen.it, pag. 485

Macrillò A., in "*L'omicidio stradale e i reati connessi alla circolazione dei veicoli*", Pacini Giuridica, Pisa 2016, pag. 169 ss;

Marinucci G., Dolcini E., Gatta G., in "*Manuale di Diritto Penale - Parte Generale*", Giuffrè, Torino 2021, pag. 168;

Massaro A., "*Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*", in *Diritto penale contemporaneo del 2016*, pag. 6;

Messineo P., in www.avvocatomessineo.it, "*La responsabilità dell'ente proprietario della strada*", 11 settembre 2019;

Nanna R., in www.avvocatocastellaneta.it, "*Pena accessoria revoca della patente*", 10 novembre del 2020;

Nicotera G., in www.diritto.it, "*Guida in stato di ebbrezza e strategie processuali*", 28 giugno del 2022;

Piccioni F. in www.ilpenalista.it, *“La responsabilità penale dell’ente proprietario della strada”*, 21 giugno 2017;

Pisa P., *“Incidenti stradali e dolo eventuale: l’evoluzione della giurisprudenza”*, in *Diritto penale e processo 2011 speciale dolo e colpa negli incidenti stradali*, pag. 13-14;

Quanto all’esclusione del dolo eventuale si veda P. Pisa, in *“L’omicidio stradale nell’eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale”*, *Diritto penale e processo del 2016*, pag. 145ss;

Redazione Interni, *“Bus in scarpata: sette condanne e otto assoluzioni”*, in www.Avvenire.it, 11 gennaio del 2019;

Savastano L., in www.asaps.it, *“Il Centauro”*, pag. 10;

Simonato G., in www.leggioggi.it, *“Insidie e Trabocchetti stradali, non sempre è colpa dell’ente proprietario della strada”*, 13 maggio del 2017;

Skytg.24, *“Da pubblico a privato: storia delle concessioni autostradali in Italia”*, 16 agosto 2018;

Skytg.24, *“Strage bus di Avellino: le tappe dalla perizia all’inchiesta”*, 11 gennaio del 2019;

Trapani F., in www.diritto.it, *“Lo stato della giurisprudenza in tema di responsabilità dell’amministrazione per insidie o trabocchetti”*, 20 giugno del 2019;

www.ilsole24ore.com, *“Ponte Morandi, processo contro 59 imputati per il crollo del 2018 rinviato a settembre”*, 7 luglio del 2022;

www.laeggepertutti.it, *“Sospensione patente e motivi di lavoro”*, 22 ottobre del 2018;

www.rainews.it, *“Prima udienza del processo per il disastro del Ponte Morandi: subito il rinvio al 12 settembre”*, 7 luglio del 2022;

Ringraziamenti

A conclusione di questo elaborato, desidero menzionare tutte le persone, che mi hanno aiutata e supportata in questi lunghi cinque anni;

Anzitutto ringrazio i miei genitori, senza di loro non sarei mai arrivata a questo traguardo;

la mia compagna di studi Valentina che mi ha supportata nei momenti di sconforto, facendoci forza l'una con l'altra ad ogni singolo esame dal primo all'ultimo sempre insieme, senza mollare mai.

Un ringraziamento speciale va al mio relatore Paolo Pisa, alla sua immensa pazienza (soprattutto per la mia scrittura), al suo continuo interesse ed aiuto nell'andamento del mio percorso, spronandomi a credere più in me stessa e nelle mie capacità.

Alla mia amica del cuore Alexa, per essermi sempre stata vicino da sempre, ricordandosi ogni mia data di esame con i suoi indimenticabili "in bocca al lupo, forza che prima o poi andrai a lavorare anche tu!".

Alla Fefi, che soprattutto in questa lunga e faticosa estate, tra una serata e l'altra, il giorno dopo trovava la forza di aiutarmi in qualche paginetta di questo elaborato, ovviamente grazie anche a Pier che con il suo buonumore contagioso, riusciva sempre tra il lavoro e la stesura della tesi a farmi sorridere. Infine, ringrazio me stessa, i miei sacrifici e la mia tenacia che mi hanno portata ad essere qui ora. Vorrei dedicare questa tesi e questo traguardo a mio nonno,

che anche da lassù sono certa che mi sia stato vicino in ogni esame, che sia fiero di me e che ora mi direbbe:

“Ce l’hai fatta Dottoressa!”