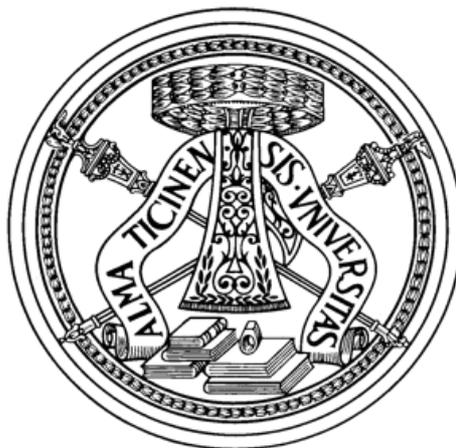


Università degli Studi di Pavia  
Dipartimento di Giurisprudenza  
Dottorato di ricerca in  
Diritto Pubblico, Giustizia Penale e Internazionale  
XXXI ciclo



## **La colpa stradale**

*Un'indagine dogmatica*

Relatore:

Chiar.mo Prof. Sergio Seminara

Coordinatore:

Chiar.ma Prof.ssa Cristina Campiglio

Tesi dottorale di  
Nicola Pistilli

Anno Accademico 2017/2018





## INDICE

### CAPITOLO I

## LA DELINQUENZA COLPOSA STRADALE: UN BREVE INQUADRAMENTO

1. Il delinquente stradale come eccezione all'anonimato della delinquenza colposa.....	1
2. L'andamento della criminalità stradale in Italia in raffronto all'evoluzione del reato colposo stradale nella normativa .....	5
3. Ragioni, oggetto e limiti della ricerca .....	11

### CAPITOLO II

## LE FATTISPECIE

1. Omicidio stradale: la fattispecie base e le aggravanti .....	15
2. Lesioni stradali .....	20
3. Le aggravanti per la guida in stato di ebbrezza e di stupefazione .....	22
3.1. La necessità di riscontrare un'effettiva alterazione. ....	23
3.1.1. In particolare: la necessità che l'alterazione alcolica sia corrispondente al tasso alcolemico rilevato e le possibili soluzioni in caso di discrasia tra il tasso riscontrato e il livello di compromissione delle abilità psicofisiche .....	25
3.2. Il nesso tra alterazione e violazione della regola cautelare .....	31
3.3. Il rapporto con i reati del codice della strada. ....	33
4. L'aggravante della fuga del conducente.....	36

## CAPITOLO III

### LA TIPICITÀ DELLA COLPA STRADALE

1. Premessa metodologica: la circolazione stradale come terreno di applicazione dei profili generali del reato colposo.....	41
2. Le fonti della colpa stradale. Una notazione preliminare: la persistente rilevanza della colpa generica .....	44
3. (Segue): la necessità di individuare gli elementi della tipicità colposa.....	48
4. La selezione in astratto della regola cautelare specifica: il ruolo della nozione di circolazione .....	54
4.1. L'atto di circolazione e la nozione di guida .....	55
4.2. La strada pubblica .....	56
4.3.1. In particolare: il pedone.....	59
4.4. Circolazione in senso stretto e in senso lato.....	62
4.4.1. Un <i>focus</i> : il passeggero .....	64
4.4.2. (Segue): ulteriori soggetti.....	67
5. (Segue): il ruolo dell'evento morte o lesioni.....	69
6. Le norme contenute al di fuori del codice della strada.....	74
7. La selezione in concreto della regola cautelare: la tipicità del decorso causale tra condotta negligente e risultato lesivo e la funzione selettiva dell'evento intermedio costituito dal sinistro.....	77

## CAPITOLO IV

### IL CONCORSO DI CAUSE

1. Un inquadramento storico e metodologico .....	85
1.1. Origini del dibattito: la "compensazione delle colpe".....	86
1.2. Il concorso di cause nella sistematica dei codici.....	89
2. La concausa costituita dalla condotta umana. Primo requisito selettivo: il carattere <i>oggettivamente colposo</i> della condotta umana concorrente .....	94
3. La valutazione del rapporto percentuale: oggetto della valutazione dell'efficienza causale... 99	

3.1. (Segue): il metodo della valutazione .....	103
3.2. (Segue): la traduzione sanzionatoria del risultato ottenuto .....	109
4. Il fattore concausale non derivante da condotta umana .....	110
5. Il ruolo generale della prevedibilità della concausa con riferimento al legittimo affidamento .....	114
6. Concorso di cause e comportamento alternativo lecito. L'evitabilità altrimenti quale cornice nella quale operare il giudizio di quantificazione dei fattori causali.....	116
7. Considerazioni conclusive: l'efficacia delle concause antecedenti e sopravvenute nel quadro della complessiva razionalità dell'attenuante.....	123

## CAPITOLO V

### LA DIMENSIONE SOGGETTIVA DELLA COLPA STRADALE

1. La colpa stradale quale banco di prova della individualizzazione della responsabilità colposa tra tipicità e colpevolezza.....	127
2. La relativa insensibilità della colpa stradale alla disputa tra il criterio della miglior scienza ed esperienza e quello dell' <i>homo eiusdem professionis et condicionis</i> . La ricostruzione del parametro di diligenza sulla base dello statuto cautelare emergente dal dato positivo .....	134
2.1. <i>Excursus</i> sull'agente superiore: il definitivo commiato dal pilota di Formula Uno.....	139
3. Il rapporto tra abilitazione alla guida e capacità dell'agente concreto di conformarsi allo standard cautelare.....	143
4. La misura soggettiva della colpa tra esclusione della colpevolezza e quantificazione della sanzione.....	150
4.1. Un'applicazione: il malore improvviso. Conclusione sull'inoperatività di un concetto generale di colpevolezza colposa nel senso di escludere la responsabilità dell'autore .....	153
4.2. Il ruolo della colpevolezza colposa nella dosimetria sanzionatoria .....	158

## CAPITOLO VI

### SPUNTI DI DIRITTO COMPARATO E PROSPETTIVE *DE LEGE*

#### *FERENDA*

1. Introduzione .....	163
2. L'ordinamento tedesco .....	166
2.1. Pericolo per la circolazione stradale.....	166
2.2. Guida sotto l'influenza di alcolici o stupefacenti .....	170
2.3. Altre fattispecie: pericoloso ostacolo alla circolazione, reati di fuga e omesso soccorso, guida senza patente, gara di veicoli.....	173
3. L'ordinamento portoghese .....	174
4. L'ordinamento spagnolo .....	176
5. L'ordinamento francese .....	181
6. Il rapporto tra le fattispecie di pericolo e i corrispondenti reati colposi d'evento: criticità dell'assetto vigente in Italia.....	184
7. (Segue): possibili vie d'uscita. La tendenziale impraticabilità del modello del reato di pericolo e la necessità di implementare l'apparato sanzionatorio amministrativo .....	189
BIBLIOGRAFIA .....	197

« Caccia allegra! Caccia grossa alle automobili

*Aprii la porticina ed entrai. Mi trovai in un mondo rumoroso e agitato. Per le strade correavano le automobili, in parte corazzate, e davano la caccia ai pedoni, li schiacciavano riducendoli in poltiglia, li spiacciavano contro i muri delle case. Capii subito: era la lotta fra gli uomini e le macchine, preparata da molto tempo, da molto tempo attesa e temuta e finalmente scoppiata ».*

(H. Hesse, *Il lupo della steppa*, 1927)





## CAPITOLO I

# LA DELINQUENZA COLPOSA NELLA CIRCOLAZIONE STRADALE: UN BREVE INQUADRAMENTO

SOMMARIO: 1. Il delinquente stradale come eccezione all'anonimato della delinquenza colposa.  
– 2. L'andamento della criminalità stradale in Italia in raffronto all'evoluzione del reato colposo stradale nel codice penale. – 3. Ragioni, oggetto e limiti della ricerca.

### **1. Il delinquente stradale come eccezione all'anonimato della delinquenza colposa**

Nel 1960, in un discorso rivolto alla *Magistrates' Association*, Lord Devlin ammoniva circa la necessità di distinguere i responsabili dei sinistri stradali dagli autori dei « *real crimes* » (intesi come i reati dolosi più comuni), etichettando i primi come « *merely errants* » e i secondi come « *wicked* » (di indole malvagia)<sup>1</sup>. In questa affermazione del celebre giudice inglese si può agevolmente riassumere il modo nel quale il comune sentire percepisce il delinquente colposo: costui, in quanto ha agito con leggerezza e noncuranza, non può essere accostato al criminale classico e per questo merita una certa indulgenza. Tale atteggiamento rinviene il suo fondamento in ragioni di carattere sia tecnico-giuridico sia sociologico.

Sul primo versante, già nel XIX secolo Carrara rilevava che « non può nascere allarme valutabile da un fallo cagionato da tale imprevidenza, nella quale i cittadini sen-

---

<sup>1</sup> L'episodio è riferito da WILLET, *Criminal on the road*, Tavistock Publications, 1964, 4 s.

tono che la *maggior parte di loro* sarebbe facilmente incorsa »<sup>2</sup>. Questa identificazione tra il cittadino medio e il delinquente colposo parrebbe dunque trovare riscontro – secondo il pensiero del penalista lucchese – nell’incontrovertibile ubiquità del rischio colposo, il quale incombe su ciascun consociato rendendolo un potenziale criminale. Si tratta, in altri termini, di una caratteristica immanente del reato colposo, la cui sussistenza è largamente legata alla componente casuale, per cui solo un’infinitesima parte delle infrazioni commesse dai più sfocia in un risultato lesivo e riceve una risposta dall’ordinamento. Ovviamente, tale considerazione della criminalità colposa è stata riservata anche al delinquente stradale, almeno in un primo momento<sup>3</sup>.

In una prospettiva sociologica, la tolleranza del corpo sociale rispetto a questo tipo d’autore può essere agevolmente spiegata facendo ricorso alla teoria delle associazioni differenziali: se tale tipo di criminalità può essere ascritta, almeno nella sua parte più consistente, alla trasmissione di modelli di guida non virtuosi, ma diffusi nel contesto di riferimento, i componenti di quest’ultimo non possono esprimere riprovazione verso pratiche di comportamento cui essi stessi si sono conformati e che hanno contribuito a diffondere<sup>4</sup>. Del resto, è ormai un’acquisizione delle scienze sociali che le regole del traffico sono percepite con una certa flessibilità e la trasgressione delle medesime è in qualche misura accettata e tollerata secondo le circostanze del caso<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> CARRARA, *Programma del corso di diritto criminale. Parte generale*, Tipografia Giusti, 1867<sup>3</sup>, 163; nel passaggio riportato l’Autore si riferisce alla sola *culpa levissima*, ma la considerazione è estensibile all’intero illecito colposo.

<sup>3</sup> Sull’assenza di qualsivoglia stigmatizzazione con specifico riferimento al delinquente stradale si veda l’approfondita disamina di H.L. ROSS, *Traffic Law Violation: A Folk Crime*, in *Social Problems*, vol. 8, 1960, 231 ss., il quale, proprio in virtù di tale connotato, associa i reati stradali ai cd. *white collar crimes*, unificandoli, insieme ad altre categorie, sotto la nomenclatura di “folk crimes”.

<sup>4</sup> La nota teoria della *differential association*, elaborata da Sutherland, è stata adottata come chiave di lettura della criminalità stradale da WILLET, *op. cit.*, 312 ss.; nella letteratura italiana si veda PARADISO, *Profili criminologici della circolazione stradale*, Bulzoni, 1975, 97 ss.; accetta tale tipo di spiegazione con riferimento ai “conducenti normali” (contrapposti ai “conducenti criminali della strada”) MANTOVANI, *Droga ed alcool: pericolosi compagni di strada*, in *Droga ed alcool nella circolazione stradale. Atti Convegno Automobile Club Lucca 11-13 giugno 1992*, Giuffrè, 1995, 68. Se il modello della trasmissione sub-culturale di comportamenti di guida non virtuosi offre una soddisfacente spiegazione del processo di apprendimento e di perpetuazione di tali condotte, altrettanto non può dirsi della teoria delle associazioni differenziali globalmente intesa. Data l’estrema diffusività di alcune infrazioni stradali, ampiamente tollerate nella prassi (si pensi alla distanza di sicurezza), quantomeno con riferimento alla generalità degli automobilisti (cd. “conducenti normali”) non sembra possibile parlare di “gruppi sociali che esprimono valori antinormativi” (così FORTI, *L’immane concretezza. Metamorfosi del crimine e controllo penale*, Raffaello Cortina, 2000, 512, cui si rimanda anche per un’esposizione della teoria di Sutherland) contrapposti a una categoria di conducenti scrupolosi e ligi alle regole, giacché quest’ultima, pur a voler ammetterne l’esistenza, non costituisce certo il gruppo dominante.

<sup>5</sup> Così, di recente, EISENBERG-KÖLBEL, *Kriminologie*, Mohr Siebeck, 2017<sup>7</sup>, 887, cui si rinvia per riferimenti bibliografici contenenti analisti statistiche sul punto.

A riprova di quanto appena detto, si può menzionare l'esito di un'interessante ricerca svolta in Italia nel 1975, avente come campione due gruppi, uno formato da studenti universitari e l'altro da appartenenti alle forze dell'ordine: la maggior parte degli intervistati non considerava "delinquente" l'autore di un omicidio colposo stradale e giudicava più grave, rispetto a tale ultimo reato, una lesione lieve volontaria inferta con arma. Per di più, una parte consistente degli stessi ammetteva di non rispettare sempre il segnale di "stop" e di commettere sorpassi non consentiti: dacché l'Autore dell'indagine concludeva che gli interessati fossero « restii a dare un biasimo che, a loro volta, non vorrebbero ricevere »<sup>6</sup>.

L'indagine appena riferita si inserisce in un contesto di particolare attenzione della letteratura criminologica rispetto alla criminalità stradale. A cavallo degli anni Sessanta e Settanta, nel periodo della diffusione di massa degli autoveicoli, si è ampiamente dibattuto circa la possibilità di accomunare il delinquente stradale a quello comune: mentre secondo una parte della letteratura, ormai datata e recessiva, sussisterebbe una tendenziale estraneità tra le categorie<sup>7</sup>, altri autori invece rilevavano come, per rispondere al quesito, fosse più corretto operare una distinzione preliminare tra le varie tipologie di delinquenti stradali<sup>8</sup>.

Tale esigenza di differenziazione muoveva dall'osservazione, effettuata sulla scorta di indagini statistiche, che in linea generale la commissione di delitti legati alla circolazione stradale è di gran lunga più frequente tra coloro che presentano precedenti penali. Ne discende dunque che, accanto a una criminalità stradale – per così dire – "ordinaria", ve n'è una che riguarda soggetti i quali hanno manifestato già in altri ambiti la loro inclinazione al crimine. Prescindendo dall'analisi del tipo d'autore, non rilevante sul piano strettamente giuridico, è invece interessante capire se a tale discriminazione di massima tra delinquenti stradali corrisponda una differenziazione qualitativa delle inosservanze poste in essere.

Su questa traccia, Günther Kaiser osservava come tra gli autori di alcuni reati stradali, quali l'omicidio e le lesioni commessi da soggetti in stato di alterazione, la fuga dopo la commissione di un incidente, la guida in stato di ebbrezza e la guida senza pa-

---

<sup>6</sup> Così PARADISO, *op. cit.*, 139.

<sup>7</sup> Si veda ad esempio SCHULTZ, *Verkehrsdelikte*, in *Handwörterbuch der Kriminologie*, a cura di Sieverts-Schneider, III, *Rechtsfriedensdelikte-Zwillinsforschung*, De Gruyter, 1975, 496 ss.

<sup>8</sup> Così già KAISER, *Kriminologie*, C.F. Müller, 1971, 120 ss.

tente, il tasso di recidivi fosse ben più alto rispetto agli autori di omicidio e di lesioni colposi stradali – per così dire – comuni<sup>9</sup>. L'Autore concludeva dunque che « se gli autori di reati colposi stradali complessivamente corrispondono ancora all'immaginario della popolazione maschile media in generale, coloro che fuggono dopo un incidente, oppure guidano senza patente e soprattutto coloro che conducono un'auto in stato di ubriachezza si avvicinano sempre di più alla tipologia dei criminali classici »<sup>10</sup>.

Da qui dunque la presa di coscienza che, sebbene si possa affermare una sostanziale anonimità criminologica dell'autore dei reati colposi stradali<sup>11</sup>, in linea con la concezione del delinquente colposo in generale, all'interno della categoria è circoscrivibile un novero di soggetti che, contravvenendo scientemente alle più elementari norme di prudenza, dimostrano, anche in considerazione del fatto che fra loro il tasso di recidivismo è più elevato rispetto alla restante parte, una spiccata tendenza al disprezzo delle regole.

Ovviamente, le opinioni appena riportate sono maturate intorno a indagini statistiche effettuate alcuni anni or sono, quando il fenomeno della circolazione stradale prendeva piede e suscitava l'interesse della letteratura criminologica, e in contesti diversi da quello italiano. Pertanto non sarebbe corretto ricorrere ad esse per interpretare l'evoluzione normativa dei delitti stradali nel nostro Paese; nondimeno, esse offrono utili coordinate alla luce delle quali interpretare i dati statistici e le stime disponibili nel presente.

Come si vedrà nel paragrafo successivo, il ricorso al solo dato quantitativo non è sufficiente a spiegare le incalzanti riforme del legislatore nel senso di un progressivo inasprimento delle pene per i delitti di omicidio e lesioni stradali, giacché le statistiche relative alla commissione di tali delitti e al numero di vittime si muovono in controtendenza rispetto alla spinta incriminatrice. La ragione di questa scelta, volendo confidare nella razionalità politico-criminale delle riforme, va allora ricercata su un diverso terreno, quello dell'evoluzione qualitativa dei delitti stradali. Questa diversa prospettiva può

---

<sup>9</sup> KAISER, *Verkehrsdelinquenz und Generalprävention*, Mohr Siebeck, 1970, 313 ss.; ID., *Kriminologie*, Heidelberg-Karlsruhe, 1979<sup>4</sup>, trad. it. a cura di Blonk Steiner Morselli, *Criminologia*, Giuffrè, 1985, 376; per osservazioni analoghe, sempre suffragate da dati statistici, MIDDENDORFF, *Beiträge zur Verkehrskriminologie*, Giesecking, 1972, 19 ss. Nella letteratura statunitense rileva l'alto tasso di recidivi tra i conducenti in stato di alterazione autori di sinistri gravi JACOBS, *The Law and Criminology of Drunk Driving*, in *Crime and Justice*, 1988, 179.

<sup>10</sup> KAISER, *Criminologia*, cit., 376; nello stesso senso SCHLÜCHTER, *Kleine Kriminologie der Fahrlässigkeitsdelikte*, in *Internationale Perspektiven in Kriminologie und Strafrecht. Festschrift für Günther Kaiser zum 70. Geburtstag*, Duncker & Humblot, 1998, 359.

<sup>11</sup> Per tutti, di recente, NEUBACHER, *Kriminologie*, Nomos, 2017<sup>3</sup>, 170.

peraltro contribuire a far luce sul recente orientamento giurisprudenziale, avallato anche dalla Suprema Corte, teso a sussumere le condotte di guida particolarmente malcaute sotto il cono d'ombra della responsabilità dolosa; d'altronde, non è contestabile che tale indirizzo sia maturato proprio con riferimento a fatti nei quali l'autore, tenendo comportamenti particolarmente imprudenti al volante, aveva manifestato una particolare indifferenza rispetto alle più basilari regole del traffico e ai beni compromessi dalla violazione delle stesse<sup>12</sup>.

## **2. L'andamento della criminalità stradale in Italia in raffronto all'evoluzione del reato colposo stradale nel codice penale**

Le osservazioni abbozzate nel paragrafo precedente meritano di essere ulteriormente approfondite volgendo rapidamente lo sguardo ai dati statistici riguardanti l'andamento della criminalità stradale negli ultimi anni in Italia<sup>13</sup>.

Nel periodo compreso tra il 2001 il 2015, anno immediatamente precedente l'introduzione dell'omicidio stradale, il fenomeno della incidentalità stradale<sup>14</sup> ha subito un sensibile decremento: il numero dei sinistri con lesioni alle persone è progressivamente calato da 263.100 a 173.892; il numero dei feriti è passato da 373.286 a 246.050; quello dei morti da 7.096 a 3.381, con una flessione del 51,8%. Guardando più nello specifico al numero degli omicidi colposi da incidente stradale denunciati dalla polizia giudiziaria, si passa dai 1.773 del 2006 ai 1121 del 2015. Breve: senza necessità di indugiare ulteriormente nell'analisi di dati statistici, appare evidente che il fenomeno, dal punto di vista quantitativo, è in fase di notevole e costante contrazione negli ultimi anni.

---

<sup>12</sup> Sul punto, tra gli altri, PISA, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 145 s.; LATTANZI, *L'omicidio stradale. Relazione al convegno sul tema "Ipotesi su una nuova figura di reato: l'omicidio stradale" – Napoli 7 marzo 2014*, in *Cass. pen.*, 2014, 1980. Per una rassegna approfondita sul tema, con particolare riferimento al profilo dell'elemento soggettivo dell'autore in stato di alterazione, si veda MENGHINI, *L'omicidio stradale*, Editoriale Scientifica, 2016, 113 ss.

<sup>13</sup> Tutti i dati statistici riportati nel presente paragrafo, dove non diversamente specificato, sono attribuiti all'ISTAT e consultabili sul relativo sito internet.

<sup>14</sup> Ai fini ISTAT l'incidente stradale è « quell'evento in cui è coinvolto almeno un veicolo in circolazione sulla rete stradale e che comporti lesioni alle persone (morti entro il trentesimo giorno e/o feriti) »: dunque il numero dei deceduti in seguito agli incidenti stradali non coincide con il numero di vittime di altrettanti omicidi stradali, poiché incidente è considerato anche quello con conseguenze a carico di chi lo cagiona.

Tale consapevolezza deve tuttavia fare i conti con istanze di segno contrario, che sono affiorate su almeno tre diversi piani.

Il primo, sicuramente più rilevante, è quello dell'evoluzione legislativa<sup>15</sup>. Tralasciamo pure la riforma intervenuta ad opera della l. 11 maggio 1966, n. 296, che, mediante la previsione di una circostanza aggravante dell'omicidio e delle lesioni colposi, innalzava i minimi edittali da sei mesi a un anno per l'omicidio stradale e da uno a due mesi per le lesioni stradali gravi e da tre a sei mesi per quelle gravissime, dando l'avvio al processo di specializzazione della colpa stradale rispetto ai comuni delitti colposi, culminato nella novella del 2016; essa infatti si giustificava alla luce della piena espansione della circolazione stradale a quel tempo in atto. Gli interventi improntati a un maggiore inasprimento si sono registrati, a stretto giro, tra il 2006 e il 2008. Dapprima la l. 21 febbraio 2006, n. 102 ha raddoppiato il minimo edittale appena visto con riferimento al reato di omicidio e innalzato le cornici edittali per le lesioni gravi (da tre mesi a un anno) e gravissime (da un anno a tre anni); subito dopo, il d.l. 23 maggio 2008, n. 92 (cd. decreto sicurezza), nella versione risultante dalla legge di conversione, oltre a disporre l'inasprimento dei margini edittali (da due a sette anni) limitatamente all'omicidio, ha ritagliato un'ulteriore fattispecie aggravante, consistente nell'aver commesso il fatto in uno stato di ebbrezza comprovato da un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti (da tre a dieci anni per l'omicidio; da sei mesi a due anni per le lesioni gravi e da un anno e sei mesi a quattro anni per quelle gravissime).

Il secondo terreno sul quale è emersa un'istanza di segno repressivo è quello della prassi delle corti, nella quale, come già anticipato, è maturato, a partire dal 2011, un indirizzo tendente a ricondurre i delitti stradali scaturiti da fatti di guida particolarmente sconsiderati sotto l'alveo della responsabilità dolosa, utilizzando la categoria del dolo eventuale. Non interessa in questa sede prendere posizione sulla correttezza di tale soluzione; quello che ci preme ora evidenziare è come la scelta di ricorrere alla fattispecie dell'omicidio volontario sia stata praticata solo con riferimento a vicende delittuose caratterizzate da eclatanti infrazioni delle cautele più elementari. Emblematico in tal senso è il caso sotteso alla sentenza capofila dell'orientamento in parola: il reo, nel centro ur-

---

<sup>15</sup> Per una ricostruzione più approfondita si veda ANTONINI, *Ebbri e drogati al volante: il recente giro di vite nella disciplina della circolazione stradale*, in *Criminalia*, 2008, 295 ss.

bano di Roma, per sfuggire a un controllo di polizia, conduceva un furgone a una velocità superiore ai 100 km/h superando varie intersezioni semaforiche nonostante il segnale rosso e infine cagionava la morte di una persona e lesioni a carico di altri, tentando peraltro di fuggire dopo l'accaduto<sup>16</sup>.

Infine, anche la società civile ha negli ultimi anni pressantemente invocato un complessivo giro di vite per i reati legati alla circolazione stradale<sup>17</sup>; non indifferente, sotto tale aspetto, si è rivelata l'attività di sensibilizzazione compiuta dalle associazioni delle vittime della strada e da diverse istituzioni, fino ad arrivare alla elaborazione di proposte di legge<sup>18</sup>.

Se si vuole trovare una plausibile ragione a questa diffusa e crescente esigenza repressiva, la risposta non può risiedere nell'andamento quantitativo della criminalità stradale che, come visto, è un fenomeno in sensibile contrazione. Cercando invece di focalizzare l'attenzione sui connotati qualitativi della stessa, ancora una volta può tornare utile l'analisi delle statistiche.

Non disponiamo di dati relativi al tasso di incidenza dell'assunzione di alcool o di stupefacenti sulla genesi dei sinistri, né tantomeno sull'andamento del fenomeno nel tempo, anche perché si tratta di elementi non sempre agevolmente apprezzabili (si pensi solo alla circostanza che quando gli stessi autori rimangono gli unici soggetti coinvolti mortalmente rilevazioni di tal fatta non vengono solitamente effettuate)<sup>19</sup>. Del resto, nella prassi statistica, tra le cause accertate o presunte del sinistro vengono riportate le infrazioni che si pongono come antecedente immediato rispetto all'evento e non anche le condizioni dei conducenti che hanno determinato o agevolato la condotta negligente, che possono essere le più svariate, dalla stanchezza al sonno, fino all'alterazione psicofisica. Circolano tuttavia stime, effettuate da vari enti, secondo le quali la percentuale di

---

<sup>16</sup> Cass. pen., Sez. I, 1° febbraio 2011 (dep. 15 marzo 2011), n. 10411, in *DeJure*.

<sup>17</sup> Definisce i reati stradali come "reati di allarme sociale" PECCIOLI, *Gli interventi legislativi di restyling dei reati colposi stradali*, in *Dir. pen. proc.*, num. spec., *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, 2011, 37.

<sup>18</sup> Si veda in particolare la proposta di legge popolare diffusa attraverso il sito [www.omicidiostradale.it](http://www.omicidiostradale.it), che ha visto l'adesione, oltre che delle associazioni, anche di vari comuni.

<sup>19</sup> Peraltro non sarebbe in alcun modo corretto pretendere di ricavare dei dati in tal senso dalle denunce effettuate per i reati di cui agli artt. 186, 186-bis e 187 c.d.s., atteso che la rilevazione di tali infrazioni dipende molto dalla capillarità del controllo esercitato sulle strade dalle autorità competenti e dunque il fenomeno della guida in stato alterazione sfugge alla rilevazione statistica laddove non conduca a sinistri.

decessi avvenuti nell'ambito di sinistri stradali attribuibili all'abuso di alcool si aggira intorno al 25%<sup>20</sup>.

Prescindendo dalle ipotesi nelle quali la guida in stato di ebbrezza conduce alla produzione di un sinistro, da alcune rilevazioni dell'Istituto superiore di sanità<sup>21</sup> è emerso che in Italia, nel triennio 2012-2015, circa l'8% dei conducenti intervistati ha guidato sotto l'effetto di alcool nei trenta giorni precedenti e il 6% di essi ha ammesso di essere stato trasportato da un conducente sotto l'effetto di alcool.

Più in generale, qualche riflessione sul rapporto tra assunzione di alcool e guida può essere indotta dall'esame dei dati, relativi agli ultimi anni, concernenti il consumo di bevande alcoliche in Italia. Dalle rilevazioni effettuate emerge come, pur a fronte di una costante diminuzione dell'assunzione di alcool *pro capite*, le abitudini vanno nel senso di una concentrazione del consumo fuori dai pasti, diversamente da quanto tradizionalmente avveniva nel passato, e di un aumento dei bevitori occasionali, con una costante diffusione, in particolar modo tra i giovani, del fenomeno del cd. *binge drinking* (detto anche consumo abituale eccedentario), consistente nell'assumere dosi elevate in un breve lasso temporale.

Sempre rimanendo sul piano dell'analisi qualitativa, ma volgendo ora lo sguardo al versante delle vittime, categoria nella quale rientrano sia i deceduti sia i feriti, i dati indicano una netta preponderanza dei soggetti compresi nella fascia d'età tra i 18 e i 25 anni nelle ore notturne, mentre in quelle diurne c'è una sostanziale omogeneità tra tutte le fasce d'età adulta. La stessa disomogeneità fra giovani e restanti fasce d'età si registra se si considerano i giorni della settimana in cui si verificano i sinistri: per i primi, infatti, il numero di vittime si concentra nel fine settimana mentre per i secondi vi è una sostanziale distribuzione tra tutti i giorni, con una lieve prevalenza di quelli lavorativi.

Se si pone mente alla precoce età delle vittime, alle circostanze e alle conseguenze dei sinistri, nei quali spesso rimangono coinvolti non singoli ma gruppi di persone, può dunque darsi una parziale spiegazione delle preoccupazioni emerse nel corpo sociale. Su un altro versante, ad alimentare le stesse ha contribuito verosimilmente l'eco mediatica

---

<sup>20</sup> Così il rapporto *Progress in reducing drink driving in Europe* elaborato dall'*European Transport Safety Council* nel febbraio 2018, in <http://etsec.eu>.

<sup>21</sup> Si tratta in particolare dei risultati scaturiti dal sistema di monitoraggio "Passi", a cura del Centro nazionale per la prevenzione delle malattie e la promozione della salute, consultabili al seguente indirizzo: <http://www.epicentro.iss.it/passi/dati/AlcolGuida.asp>.

prodotta da alcuni episodi di vera e propria “pirateria stradale”, come quello sopra visto, caratterizzati da sprezzanti infrazioni del codice della strada e spesso dalla fuga successiva al sinistro. Del resto, solo accadimenti che si caratterizzano per qualche particolare degno di menzione, come la condotta dell’agente o il numero di morti, salgono agli onori della cronaca, la quale altrimenti non si occupa delle vittime dei crimini stradali<sup>22</sup>.

Da questo angolo visuale si comprende agevolmente come l’originaria versione del disegno di legge sull’omicidio stradale approvata dal Senato<sup>23</sup>, prima di essere modificata dalla Camera e giungere alla versione attuale, fosse essenzialmente incentrata su tre fattispecie: l’omicidio e le lesioni commessi in stato di “consapevole” alterazione psicofisica, quelli commessi a seguito di un superamento consistente dei limiti di velocità e, infine, la fuga stradale. Di tale impronta rimane traccia anche nella formulazione definitiva: infatti, al di là del generale irrigidimento del regime processuale, che riguarda le fattispecie di omicidio e lesioni stradali nel loro complesso, l’inasprimento sanzionatorio non tocca le fattispecie base di cui al primo comma degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, che rimangono attestate sulle cornici edittali risultanti dalla riforma del 2008, bensì la guida in stato di alterazione, le condotte di “guida spericolata” di cui al quinto comma – che prima della l. 41 del 2016 non ricevevano nessuna particolare qualificazione dal punto di vista della comminatoria edittale – nonché la circostanza della fuga, condotta

---

<sup>22</sup> Secondo PALIERO, *La maschera e il volto (percezione sociale del crimine ed ‘effetti penali’ dei media*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2006, 495, la criminalità stradale « ha nei *media* una visibilità proporzionata alla sua *frequenza*, ma la distorsione in questo caso avviene a livello, per così dire, *quantitativo-qualitativo*. Si concentra cioè la rappresentazione di un fenomeno dichiarato *massivo* orientandola sulle sole modalità ‘rare’, ma sensazionalistiche di questo: connotate, ad esempio (diversamente dalla ‘normalità’ della ‘piccola criminalità quotidiana di massa’ – la *Alltagskriminalität* –), dall’impiego di una efferata violenza fisica, da una scena del crimine particolarmente affollata o ritenuta ‘sicura’ (‘tempo di giorno’; quartieri centrali o ‘alti’); il tutto funzionale ad una comunicazione *emotigena* del fenomeno, di cui vengono stereotipizzati come caratteristici i tratti, viceversa, eccezionali ».

<sup>23</sup> Si tratta del d.d.l. S. 859, che ha unificato altri disegni di legge, approvato in data 10 giugno 2015, il quale mirava a introdurre nel codice penale l’art. 575-*bis*: « Chiunque, ponendosi consapevolmente alla guida di un autoveicolo o di un motoveicolo, in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione dovuta all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope [...] cagiona la morte di una persona è punito con la reclusione da otto a diciotto anni ». Come ci si avvede, la collocazione della fattispecie a ridosso dell’omicidio volontario tradisce la volontà di configurare un elemento soggettivo molto più vicino al dolo che alla colpa, del quale tuttavia non è chiara la fisionomia: si veda PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali: novità e possibili criticità della nuova legge*, in *Cass. pen.*, 2016, 2310, il quale denuncia l’ambiguità che caratterizzava l’elemento soggettivo del reato configurato nel disegno di legge, con conseguenti difficoltà di coordinamento rispetto alla parte generale. Per una critica a tale formulazione della fattispecie, fondata invece sulla notazione che essa imponesse una sorta di presunzione di sussistenza del dolo, eludendo l’accertamento dell’atteggiamento psicologico effettivo, si veda LATTANZI, *L’omicidio stradale*, cit., 1980 ss.

che precedentemente era punita solo ai sensi dell'art. 189 c.d.s., come di seguito si vedrà più nel dettaglio.

L'impianto definitivo asseconda dunque la fisionomia delle istanze repressive maturate in più contesti, le quali, come appare a questo punto chiaro, erano tese a invocare un trattamento di maggior rigore essenzialmente con riferimento a due categorie di conducenti: i cd. "pirati della strada" e, nella misura in cui non siano sovrapponibili ai primi, i guidatori in stato di ebbrezza o stupefazione<sup>24</sup>. È opportuno sin d'ora tenere a mente questa traccia, perché essa si rivelerà utile nell'orientare la soluzione di alcuni nodi interpretativi che emergeranno nel corso della trattazione.

Rimane da chiedersi se il bisogno di pena evocato da più parti risulti effettivamente appagato dalla riforma intervenuta del 2016<sup>25</sup>. Sul piano teorico-sistematico, infatti, risulta difficile intravedere significative ricadute operative di una tipizzazione autonoma<sup>26</sup>, della quale è al contrario nitida la valenza simbolica. Sul terreno strettamente sanzionatorio, invece, sarebbe stato forse più coerente, quantomeno dal punto di vista della priorità logica, assicurare l'effettività – giustamente invocata da più parti – delle pene già esistenti<sup>27</sup>, piuttosto che inasprire la comminatoria edittale; senza contare, poi, le ampie possibilità – inesplorate –, in termini di efficacia preventiva e repressiva, offerte

<sup>24</sup> L'idea di differenziare il trattamento sanzionatorio per la colpa grave, inasprendolo per condotte particolarmente distanti dai più comuni modelli di comportamento, era stata già avanzata in dottrina, peraltro con specifico riferimento al settore della circolazione, nella duplice ottica di cogliere il maggior disvalore d'azione caratterizzante tali fatti di reato e al contempo arginare la pericolosità sociale dei responsabili di condotte di guida particolarmente sconsiderate, che in tal modo manifestano un'accentuata carica di aggressività e disprezzo rispetto a valori primari dell'ordinamento: in tal senso si vedano le ampie considerazioni di PREZIOSI, *Dalla pluralità di agenti modello al pluralismo dei modelli di agente: verso la frammentazione del reato colposo di evento*, in *Cass. pen.*, 2011, 2004 ss.

<sup>25</sup> Sul ricorso al modello del reato colposo come strumento di "rassicurazione sociale" si veda STORTONI, *La categoria della colpa tra oggettivismo e soggettivismo*, in *Ind. pen.*, 2016, 10; si veda anche BONINI, *Quali spazi per una legislazione simbolica del diritto penale?*, in *Ind. pen.*, 2003, 494 s., il quale inquadra i provvedimenti di contrasto alla criminalità stradale nel novero delle « leggi simboliche "pacificatorie", miranti a placare l'irrequietezza anche grave che dati fenomeni [...] possono suscitare nella popolazione ». Tale funzione di « *symbolic reassurance* » in risposta alle istanze emerse nella società civile costituisce sicuramente una nota che consente di inquadrare gli ultimi interventi legislativi in tale settore nel fenomeno additato come populismo penale: per una rassegna delle costanti del populismo penale si vedano LOADER-SPARKS, *Penal populism and epistemic crime control*, in Liebling-Maruna-McAra (eds.), *The Oxford Handbook of Criminology*, Oxford University Press, 2017<sup>6</sup>, 100 ss. Con specifico riferimento all'omicidio stradale quale manifestazione del populismo penale si veda MANNA, *Alcuni recenti esempi di legislazione penale compulsiva e di ricorrenti tentazioni circa l'utilizzazione di un diritto penale simbolico*, in Aa.Vv., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista*, in *Dir. pen. cont.*, 21 dicembre 2016, 10 ss.

<sup>26</sup> Tale operazione è sovente utilizzata per sottrarre al giudizio di bilanciamento le fattispecie circostanziali; tuttavia, nel caso di specie analogo risultato era già raggiunto dal previgente art. 590-bis, inserito con la riforma del 2008: sul punto M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, n. 2/2015, 153 s.

<sup>27</sup> Analogamente LATTANZI, *L'omicidio stradale*, cit., 1988.

dallo strumentario amministrativo, il quale peraltro ha il pregio di sfuggire alle maglie del processo penale e dunque all'eterno alibi della deflazione, richiamata puntualmente a sostegno degli istituti indulgenziali di più varia natura. Su quest'ultimo aspetto si ritornerà più ampiamente nell'ultima parte del lavoro (vedi *infra*, cap. VI, §§ 6 e 7).

### **3. Ragioni, oggetto e limiti della ricerca**

La necessità di un approfondimento specifico intorno al tema della colpa stradale non si legittima solo in ragione delle recenti riforme che hanno interessato il settore, ma muove, primariamente, dall'esigenza di esaminare da vicino le peculiarità proprie di un particolare ambito della responsabilità colposa. Spesso, infatti, le tradizionali trattazioni generali sul reato colposo, nel condivisibile intento di garantire la sistematicità della categoria in parola, sono poco propense ad affrontare le problematiche che affiorano solo in alcuni settori della colpa o comunque in essi si manifestano con particolare intensità, oppure, quando ciò accade, l'indagine è spesso caratterizzata da un metodo – per così dire – deduttivo, tendente a sciogliere i nodi via via incontrati mediante l'inquadramento, più o meno calzante, in modelli e soluzioni pre-elaborati sullo schema del delitto colposo in generale.

Non si tratta certo di aspetti e peculiarità emerse a seguito dell'introduzione dell'omicidio stradale, o quantomeno non solo: come si vedrà, gran parte dei temi affrontati erano già presenti, spesso in una versione embrionale, nel dibattito e nella pratica maturati anteriormente. Alcuni di questi appartengono ai connotati fisiologici della colpa stradale e hanno ricevuto, a seguito della riforma, un'amplificazione improvvisa rispetto agli angusti spazi nei quali erano rimasti finora confinati: si pensi, tra tutti, alle concause, alla cui disamina è dedicato un intero capitolo del presente lavoro.

Altre questioni invece vengono a galla proprio a causa della progressiva dissociazione del delitto colposo stradale da quello comune. Si ponga mente al problema della tipicità della colpa stradale, ossia, più nel dettaglio, alla necessità di una delimitazione concettuale del sostrato cautelare e dei suoi destinatari, operazione che si rivela di estrema importanza per comprendere se la contestazione di un determinato fatto debba avvenire a titolo di delitto colposo comune oppure stradale; quest'ultima circostanza,

come ci si avvede, non è certo indifferente per le sorti del reo, attesa la progressiva divaricazione sanzionatoria che si è registrata tra le due categorie di fattispecie.

Proprio perché mosso dall'intento di approfondire alcune caratteristiche peculiari della colpa stradale, il lavoro presenta dunque un carattere selettivo, tralasciando di affrontare le problematiche generali del reato colposo che non si manifestano in maniera particolare in tale settore. È questo il caso della colpa generica, alla quale si accennerà solo per evidenziare la sua rilevanza in un campo pur disciplinato fittamente da regole scritte. Ugualmente è a dirsi per il legittimo affidamento, il quale, pur essendo un istituto che trova il suo terreno d'elezione nella circolazione stradale – in seno alla quale si è tuttavia convertito negli ultimi tempi nell'opposto “principio della sfiducia”<sup>28</sup> –, non assume in questo ambito una fisionomia particolare; nondimeno, si coglierà una particolare funzione dell'affidamento inteso quale condizione affinché l'autore possa avvalersi dell'attenuante delle concause, come nel dettaglio si vedrà.

Parimenti, nell'esame della dimensione soggettiva della colpa stradale, si è ritenuto di non entrare nella controversa questione riguardante i limiti rispetto al dolo eventuale, che pure ha diffusamente occupato i repertori di giurisprudenza e dottrina. Questa scelta non è dettata dall'opportunistica ragione che l'approfondimento di una tematica di tal fatta risulterebbe eccessivo rispetto all'economia complessiva di un lavoro fondamentalmente incentrato sul reato colposo e, in definitiva, metterebbe in ombra le tematiche relative alla colpevolezza colposa, questione che ha ricevuto ben più limitate attenzioni, soprattutto in giurisprudenza, ma che esibisce, in generale e con specifico riferimento al settore della circolazione stradale, asperità di non poco momento; al contrario, essa poggia su ragioni di natura teorica. Il recente intervento volto alla ridefinizione dei delitti stradali non muta minimamente gli approdi del dibattito fiorito attorno alla delimitazione tra i due atteggiamenti psicologici: infatti, se è facile prevedere che, sul piano delle statistiche giudiziarie, le imputazioni di crimini stradali a titolo di dolo eventuale si ridurranno, per via della sufficiente risposta sanzionatoria già assicurata dalle nuove fattispecie<sup>29</sup>, i termini della disputa dogmatica in parola non saranno comunque influenzati dall'introduzione di un nuovo delitto colposo, in assenza di un intervento legislativo sulla definizione delle due categorie psicologiche, anche solo con riferimento a specifici

---

<sup>28</sup> Così MARINUCCI, *La responsabilità colposa: teoria e prassi*, in *Riv. it., dir. proc. pen.*, 2012, 6.

<sup>29</sup> Nonché per la delimitazione dell'ambito operativo della categoria tracciata dalla nota sentenza intervenuta sul caso *Thyssenkrupp*: così PISA, *op. loc. cit.*

reati. A tal proposito, diverso sarebbe stato il discorso se l'omicidio stradale fosse stato configurato, come pure si è proposto, quale fattispecie dai requisiti soggettivi ibridi, al confine tra dolo e colpa. Pertanto, in definitiva, sul piano teorico, il problema della distinzione tra dolo eventuale e colpa con previsione non è destinato a essere alterato dalla novella e le soluzioni già raggiunte rimangono perfettamente trasponibili sulle nuove fattispecie<sup>30</sup>.

In coda all'analisi delle questioni succintamente abbozzate, l'ultimo capitolo è teso a offrire alcuni spunti di riflessione circa le strade percorribili nell'ottica di incrementare la tutela dei beni coinvolti nella circolazione. In questa sede, si registreranno due brevi deviazioni rispetto all'analisi del delitto colposo: l'una, di taglio comparatistico, volta a offrire una panoramica della legislazione di contrasto alla criminalità stradale in altri ordinamenti europei; l'altra, di carattere politico-criminale, finalizzata a sottolineare la necessità di un efficace coordinamento tra sanzioni e penali e amministrative, nell'ottica di creare un sistema di prevenzione e repressione armonicamente integrato.

---

<sup>30</sup> In tal senso, seppur con qualche precisazione, AMBROSETTI, *Il nuovo delitto di omicidio stradale*, in *Resp. civ. prev.*, 2016, 1789 s.



## CAPITOLO II

### LE FATTISPECIE

SOMMARIO: 1. Omicidio stradale: la fattispecie base e le aggravanti. – 2. Lesioni stradali. – 3. Le aggravanti per la guida in stato di ebbrezza e di stupefazione. – 3.1. La necessità di riscontrare un'effettiva alterazione. – 3.1.1. In particolare: la necessità che l'alterazione alcolica sia corrispondente al tasso alcolemico rilevato e le possibili soluzioni in caso di discrasia tra il tasso riscontrato e il livello di compromissione delle abilità psicofisiche. – 3.2. Il nesso tra alterazione e violazione della regola cautelare. – 3.3. Il rapporto con i reati del codice della strada. – 4. L'aggravante della fuga del conducente.

#### **1. Omicidio stradale: la fattispecie base e le aggravanti**

L'art. 589-*bis*, nell'ipotesi base, punisce con la reclusione da due a sette anni « chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale ». Sull'ambito dei potenziali soggetti attivi della fattispecie in parola ci si soffermerà nel prossimo capitolo, dedicato alla delimitazione delle regole cautelari idonee a sostenere l'imputazione a titolo di delitti colposi stradali e dei loro destinatari. Per il momento sia sufficiente osservare che, sulla base della formulazione letterale, la fattispecie in esame parrebbe trovare applicazione con riferimento a qualsiasi soggetto implicato nell'attività di circolazione, ivi compresi i pedoni; diversamente, le aggravanti previste nei commi dal 2 al 5 si applicano solo a coloro che si pongono alla guida di un veicolo a motore.

Prima di procedere all'analisi delle singole circostanze, è opportuno spendere qualche parola in generale circa la loro qualificazione giuridica. Alcune delle aggravanti che

ci si accinge a esaminare potrebbero infatti essere considerate figure di reato autonome<sup>1</sup>: si pensi in particolar modo a quelle di cui ai commi 2 e 4, le quali si caratterizzano per l'intera descrizione del fatto (« chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo [...] cagioni per colpa la morte di una persona ») e l'autonoma determinazione della pena. Senonché, per confutare tale soluzione è possibile individuare indici di segno opposto: in primo luogo soccorre il dato letterale di cui all'art. 590-*quater*, che le classifica espressamente come circostanze; secondariamente, anche la collocazione topografica all'interno di un unico articolo depone nel senso della qualifica circostanziale; infine, postulando la natura di reati autonomi, la circostanza della fuga di cui agli artt. 589-*ter* e 590-*ter* si configurerebbe, in maniera abbastanza anomala, come un'ulteriore aggravante di aggravante. Pertanto la soluzione preferibile pare quella di tener ferma la natura circostanziale di tali disposizioni.

Procediamo ora alla disamina delle circostanze, prendendo le mosse da quelle che non sollevano particolari problemi interpretativi.

Il quinto comma dell'art. 589-*bis* prevede un inasprimento di pena (da cinque a dieci anni di reclusione) allorché l'omicidio sia riconducibile a violazioni particolarmente gravi del codice della strada: superamento consistente dei limiti di velocità, attraversamento di un incrocio con semaforo rosso, circolazione contromano, inversione di senso di marcia in prossimità di intersezioni o curve o dossi, sorpasso in corrispondenza di attraversamento pedonale o di linea continua. A parte l'arbitrarietà dell'elenco, che trascura condotte non meno pericolose di quelle contemplate (solo a titolo esemplificativo: violare i segnali di "stop" e precedenza, effettuare un sorpasso a destra, procedere a fari spenti in orario notturno), è interessante notare, anticipando sin d'ora quanto si dirà più avanti (*infra*, cap. VI), che il legislatore prevede, per le condotte di "guida spericolata", una pena aggravata identica a quella stabilita per l'ipotesi di fatto commesso in stato di ebbrezza secondo valori compresi tra 0,8 e 1,5 g/l: tuttavia, mentre quest'ultima condotta è punita a titolo contravvenzionale dal codice della strada indipendentemente dalla verifica di un evento lesivo, le infrazioni in esame ricevono una risposta sanzionatoria confinata sul terreno amministrativo<sup>2</sup>. Come si vedrà, tale discriminazione tra

---

<sup>1</sup> Tale lettura è avanzata da MANTOVANI, *Diritto penale. Parte speciale*, I, *Reati contro la persona*, Cedam, 2016<sup>6</sup>, 114 ss.

<sup>2</sup> Per queste critiche, tra gli altri, ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, in *Dir. pen. cont.*, 1° giugno 2016, 10.

condotte che ricevono il medesimo trattamento quando produttive di una lesione, in assenza di elementi idonei a giustificarla, denota un difetto di coordinamento tra l'apparato sanzionatorio amministrativo e quello penale.

Con riferimento alle condotte considerate nell'aggravante in parola, occorre poi interrogarsi circa i rapporti con i delitti di cui agli artt. 9-*bis* e 9-*ter* c.d.s., i quali incriminano rispettivamente la partecipazione a competizioni non autorizzate e la gara in velocità, a prescindere dall'organizzazione di una competizione<sup>3</sup>. Entrambi gli articoli contengono delle fattispecie aggravate dall'evento nel caso di morte; vi è dunque da chiedersi quale fattispecie applicare – tra l'omicidio stradale aggravato, da un lato, e i reati del codice della strada, dall'altro – se una delle infrazioni rientranti nel quinto comma venga commessa nell'ambito di una gara in velocità non autorizzata. Tra le due categorie di fattispecie intercorre un rapporto di specialità reciproca bilaterale per aggiunta: nei reati incriminanti la gara in velocità manca infatti l'elemento della condotta di “guida spericolata”, in quanto è astrattamente ammissibile una gara che avvenga nel pieno rispetto delle regole della circolazione; di converso, nell'aggravante della “guida spericolata” manca il requisito costituito dall'elemento della gara. Al fine di escludere il concorso formale di reati, che integrerebbe una palese violazione del canone del *ne bis in idem*, le soluzioni prospettabili sono essenzialmente due. La prima strada consiste nel ritenere applicabile l'art. 15 c.p. anche alle ipotesi di specialità bilaterale, intendendo il riferimento alla “stessa materia” come sussumibilità del fatto concreto sotto due o più fattispecie, tra le quali può anche non intercorrere un rapporto di specialità in astratto (cd. criterio della specialità in concreto); così ragionando, sarebbero destinate a prevalere le fattispecie del codice della strada, in quanto dotate di cornici edittali più severe e dunque in grado di garantire una valutazione più completa della vicenda criminosa<sup>4</sup>. Alla stessa soluzione si potrebbe peraltro pervenire mediante il ricorso all'assorbimento, che prescinde dalla sussistenza di un rapporto logico tra fatto e norme, come nella specialità in concreto, e tra fattispecie astratte, come nella specialità in astratto. Come noto, però, la giurisprudenza più recente della Suprema Corte<sup>5</sup> ha rigettato i due criteri appena enunciati in favore della cd. specialità in astratto, per cui sussiste un rapporto di specia-

<sup>3</sup> TAMBURRINO-CIALDINI, *Commentario al nuovo codice della strada*, Utet, 2016<sup>2</sup>, 273 ss.

<sup>4</sup> Per tale criterio si veda GALLO, *Appunti di diritto penale*, I, *La legge penale*, Giappichelli, 1999, 219 ss.

<sup>5</sup> In particolare si vedano le due sentenze gemelle Cass. pen., Ss.Uu., 28 ottobre 2010 (dep. 19 gennaio 2011), nn. 1235 e 1963, in *DeJure*.

lità solo laddove esso intercorra tra le fattispecie astrattamente considerate; ne discende, dunque, che la specialità reciproca bilaterale per aggiunta rimane tagliata fuori dal rapporto di specialità in astratto, e dunque dalla nozione di identità di materia, poiché in essa si presentano elementi di una fattispecie che non appartengono all'altra<sup>6</sup>. Onde contemporaneamente la riferita posizione della giurisprudenza con l'esigenza di evitare il *bis in idem*, si potrebbe dunque applicare l'omicidio stradale aggravato in concorso formale con la fattispecie base, di mera condotta, di cui all'art. 9-bis o 9-ter c.d.s., in modo da cogliere anche il disvalore insito nell'elemento della gara e assicurare così l'integrale valutazione del fatto, senza al contempo addossare due volte all'autore l'evento lesivo.

Passando all'aggravante prevista dal sesto comma, esso dispone, nella prima parte della proposizione, che « la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida ». Nonostante l'infelice formulazione sembri alludere alla semplice detenzione materiale del documento, la previsione si riferisce ovviamente al caso in cui il conducente non abbia conseguito l'abilitazione; a tale circostanza è esplicitamente equiparata quella della patente revocata o sospesa. Non è invece disciplinata l'ipotesi della patente scaduta e non rinnovata: vi è dunque da chiedersi se tale lacuna sia intenzionale o frutto di una svista del legislatore. La prima soluzione appare giustificata dalla notazione che anche il codice della strada distingue nettamente le due fattispecie, prevedendo per l'ipotesi di guida senza patente o con patente revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti psico-fisici una sanzione amministrativa molto più pesante (da 5.000 a 30.000 euro), che sfocia in contravvenzione in caso di recidiva nel biennio (art. 116 co. 15), rispetto a quella prevista (da 155 a 625 euro) per la guida con patente scaduta (art. 126 co. 11). A proposito di tale circostanza, non può mancarsi di rilevare, sul versante della razionalità del sistema, che solo pochi mesi prima dell'entrata in vigore di questa aggravante il d.lgs. 15 gennaio 2016, n. 8 ha depenalizzato la guida senza patente<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Mentre vi rientra il rapporto di specialità unilaterale per aggiunta: in tal senso, di recente, Cass. pen., Ss.Uu., 22 giugno 2017 (dep. 12 settembre 2017), n. 41588, in *DeJure* (in particolare si veda il punto 4 della motivazione). In dottrina, pur muovendo da premesse differenti (in particolare distinguendo tra criteri rilevanti al fine di circoscrivere la nozione di "stessa materia" – ricorrendo la quale è da escludere il concorso di reati – e criteri idonei a stabilire il carattere "speciale" e dunque la prevalenza di una fattispecie rispetto a un'altra), ritiene che le fattispecie in rapporto di specialità reciproca bilaterale per aggiunta non siano riconducibili nell'alveo della "stessa materia" G. DE FRANCESCO, *Lex specialis. Specialità ed interferenza nel concorso di norme penali*, Giuffrè, 1980, 60 ss.

<sup>7</sup> Ugualmente MANTOVANI, *Pt. spec.*, cit., 115.

Lo stesso incremento di pena – e qui veniamo alla seconda parte della proposizione di cui al sesto comma – è previsto per il caso in cui « il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria ». L'aggravante pare fondata su una presunzione di conoscenza della mancata copertura assicurativa del veicolo da parte del titolare; per converso, la circostanza non si applica al conducente diverso dal proprietario del veicolo, anche se consapevole della mancata copertura assicurativa. Da un punto di vista politico-criminale appare discutibile punire siffatta condotta come aggravante dell'omicidio e delle lesioni, realizzando così una commistione tra rimprovero penale, posto a presidio dei beni personali, ed esigenze risarcitorie.

Da ultimo, circa l'operatività delle aggravanti in parola, va rimarcato che, ad esclusione di quella prevista dal sesto comma, si tratta di circostanze ad efficacia speciale; pertanto, in caso di concorso tra le medesime, si applica la pena prevista per la circostanza più grave, aumentabile ai sensi dell'art. 63, co. 4 c.p. Inoltre, a mente dell'art. 590-*quater*, che ricalca il previgente art. 590-*bis*, tutte le circostanze aggravanti appena esaminate sono sottratte al bilanciamento con le attenuanti, fatta eccezione per quelle previste dagli artt. 98 e 114 c.p.: sicché le eventuali diminuzioni di pena, in caso di equivalenza e di prevalenza delle attenuanti, operano sulla cornice edittale prevista dalla fattispecie aggravante<sup>8</sup>.

---

<sup>8</sup> Così DIES, *I nuovi reati di omicidio e lesioni colpose commessi da chi guida in stato di ebbrezza o di stupefazione*, in *Resp. civ. e prev.*, 2010, 1650 s.; MATTHEUDAKIS, *Il guidatore trasgressore semplice, quello collezionista di reati (magari professionista), quello sconsiderato e quello sprovvisto... eventualmente in fuga: anatomia dell'irragionevolezza*, in *Arch. pen. web*, 24 febbraio 2017, 40; LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, in *Dir. pen. cont.*, 30 giugno 2016, 30 ss., il quale peraltro, in merito alla legittimità costituzionale della disciplina, esprime dubbi legati alla irragionevolezza delle deroghe rispetto all'art. 69 c.p. Sul punto merita segnalare che Trib. Torino, ord., Giud. Villani, 8 giugno 2018, in *DeJure*, ha sollevato una questione di legittimità costituzionale dell'art. 590-*quater* per contrasto con gli artt. 3 e 27 Cost., in quanto la disposizione, impedendo il bilanciamento dell'aggravante di cui all'art. 590-*bis*, co. 5 (nel caso di specie l'imputato attraversava l'intersezione con il semaforo rosso) per il tramite dell'attenuante del concorso di colpa, prevista dal settimo comma, darebbe luogo a un esito sanzionatorio eccessivamente sproporzionato rispetto a quello che risulterebbe se in luogo dell'aggravante riferita si applicasse la fattispecie base, considerando che l'unica differenza tra le due consiste nella circostanza che l'aggravante tipizza alcune infrazioni di regole cautelari specifiche. A ben vedere, tuttavia, il giudice del merito si duole della eccessiva divaricazione tra cornice edittale della fattispecie base e quella della fattispecie aggravata (la ricorrenza di una attenuante è del tutto eventuale): nondimeno la questione, se posta in termini così ampi, avrebbe scarse possibilità di accoglimento, in quanto porrebbe la Consulta nella difficile alternativa di scegliere, una volta acclarata l'illegittimità costituzionale, tra il parificare le sanzioni dell'aggravante a quelle della fattispecie base, annullando così ogni differenza di disvalore, e il rimodulare le prime in maniera del tutto arbitraria, facoltà che ovviamente non le è concessa.

## 2. Lesioni stradali

Accanto all'ipotesi speciale di omicidio, il legislatore ha introdotto il reato di lesioni stradali. L'art. 590-*bis* punisce colui che colposamente, in violazione delle norme sulla circolazione stradale, cagiona ad altri una lesione: la pena varia da tre mesi a un anno in caso di lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime. Non sono disciplinate le lesioni lievi e lievissime che, pertanto, anche se cagionate mediante infrazione delle norme sulla circolazione, ricadono sotto l'ipotesi generale di lesioni colpose (art. 590).

Fatta eccezione per le cornici edittali, la formulazione dei commi successivi ricalca quella dell'art. 589-*bis*, alla cui analisi si rimanda.

Merita segnalare che per le lesioni stradali si è posto nella prassi il problema della qualificazione della fattispecie, con importanti ricadute sul piano della procedibilità. Per una parte della giurisprudenza di merito<sup>9</sup>, l'art. 590-*bis* c.p. integrerebbe una circostanza aggravante del precedente art. 590 e pertanto sarebbe soggetto alla procedibilità a querela; a conforto di tale lettura si adducono molteplici argomentazioni. In primo luogo, sul piano strutturale, il reato in parola si configura quale ipotesi speciale rispetto a quella di cui all'articolo precedente, caratterizzata dall'entità delle lesioni patite (gravi o gravissime) e dalla natura delle regole cautelari violate. Inoltre, le lesioni gravi e gravissime, nella loro versione dolosa (art. 583), sarebbero a loro volta configurate come circostanze aggravanti della fattispecie base. Infine, sul piano sistematico, si segnala una incongruenza derivante dalla qualificazione delle lesioni stradali come reato autonomo: l'art. 189, co. 8 c.d.s., a sua volta novellato dalla l. n. 41 del 2016, prevede che « il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato ». Considerato che l'enunciato appena riferito richiama solo le lesioni colpose e non anche quelle stradali, qualificando queste ultime come fattispecie autonoma, la norma in parola troverebbe applicazione solo con

---

<sup>9</sup> G.i.p. Milano, decr. arch. 4 maggio 2017, Giud. Gargiulo, in *DeJure*, cui si riferiscono le argomentazioni che seguono.

riferimento alle lesioni stradali lievi, ricadenti nell'art. 590, risultando escluse quelle gravi e gravissime, con irragionevole discriminazione tra le situazioni<sup>10</sup>.

Le argomentazioni esposte mostrano il fianco a plurimi rilievi, alcuni dei quali formulati anche dalla giurisprudenza di legittimità, che si è pronunciata in favore dell'opzione autonomistica<sup>11</sup>. Quanto agli indici formali e strutturali, è noto come ormai la giurisprudenza e la dottrina maggioritarie si siano attestate su criteri ulteriori rispetto a quello di specialità, che costituisce al più una precondizione rispetto a questi ultimi<sup>12</sup>. Infatti, per la risoluzione del problema qualificatorio si suole far riferimento alla tecnica descrittiva della fattispecie, alle modalità di determinazione della pena, alla rubrica e alla collocazione della fattispecie<sup>13</sup>. Applicando tali indici al delitto in parola, risulta evidente che essi orientano l'interprete nel senso della qualificazione autonoma: la tipizzazione è autonoma e non operata con riferimento all'articolo precedente; anche la pena non è determinata *per relationem*; nella rubrica e nel testo non vi è alcun riferimento alle circostanze. Quanto agli argomenti sistematici, il richiamo all'art. 583 non pare conferente, atteso che il nodo circa la natura della norma non può essere sciolto guardando alla norma integratrice di un elemento normativo della fattispecie, come è l'art. 583 in questo contesto, in quanto delinea i casi di lesione grave e gravissima; inoltre, l'inquadramento come fattispecie circostanziale delle lesioni gravi e gravissime è tutt'altro che pacifica, quantomeno in dottrina<sup>14</sup>. Ancora, i reati di omicidio e lesioni stradali sono corredati di una vasta gamma di circostanze aggravanti e attenuanti: elemento che indizia sicuramente nel senso della loro natura autonoma. Per quanto concerne, infine, l'argomento facente leva sull'art. 189 c.d.s., esso sembra scontare un certo formalismo interpretativo: sembra dubbio che l'espressione "lesioni personali colpose" non includa le lesioni stradali, anche in forza della ritenuta specialità tra le due ipotesi; al più potrebbe rimproverarsi al legislatore di non aver utilizzato il plurale in luogo di "delitto", abbracciando così i vari tipi di lesioni stradali, da quelle lievi e lievissime,

---

<sup>10</sup> Rileva tale difetto di coordinamento anche PAVICH, *Omicidio stradale*, cit., 2311 s.

<sup>11</sup> Cass. pen., Sez. IV, 16 maggio 2017 (dep. 15 settembre 2017), n. 42346, in *DeJure*.

<sup>12</sup> Il carattere specializzante della circostanza « non costituisce propriamente un criterio, ma il presupposto stesso del problema da risolvere »: così PADOVANI, *Circostanze del reato*, in *Dig. disc. pen.*, II, Utet, 1988, 195.

<sup>13</sup> Il decalogo degli indici di distinzione è stato elaborato da Cass. pen., Ss.Uu., 26 giugno 2002 (dep. 10 luglio 2002), n. 26351, in *DeJure*.

<sup>14</sup> Per tutti si vedano MANTOVANI, *Pt. spec.*, cit., 140 s.; FIANDACA-MUSCO, *Diritto penale. Parte speciale*, II, t. I, *I delitti contro la persona*, Zanichelli, 2013<sup>4</sup>, 72.

contenute nell'art. 590, a quelle gravi e gravissime, previste invece all'art. 590-*bis*, ma non sembra che da tale dato possano trarsi conclusioni di più ampia portata.

Più in generale, l'inquadramento della fattispecie come reato autonomo sembra accordarsi maggiormente con l'intenzione del legislatore che, anche in ottica stigmatizzante, ha voluto conferire "dignità" di reati autonomi a quelle che erano aggravanti dei reati di omicidio e lesioni: tale volontà emerge anche dalla rubrica della legge, la quale parla di « introduzione del reato di omicidio stradale e del *reato* di lesioni personali stradali ». La soluzione della procedibilità d'ufficio è del resto più coerente con la significativa differenza di cornice edittale rispetto alle lesioni colpose comuni, nonché con la competenza esclusiva del tribunale in ordine ai reati di cui all'art. 590-*bis*, introdotta proprio ad opera della l. 41 del 2016.

Il regime della procedibilità d'ufficio, comprensibile con riferimento alle ipotesi aggravate alla luce della gravità delle violazioni, è stato oggetto di critiche in dottrina con riguardo alla fattispecie base di cui al primo comma, in quanto preclude l'accesso a istituti quali la remissione della querela e l'estinzione del danno per condotte riparatorie, idonei a contemperare l'interesse della vittima al ristoro del pregiudizio subito e le esigenze di deflazione del sistema<sup>15</sup>. Nondimeno, esso ha superato indenne, nonostante le proposte di modifica avanzate in Commissione presso la Camera dei Deputati, il recente intervento di ampliamento delle ipotesi di procedibilità a querela realizzato dal d.lgs. 10 aprile 2018, n. 36<sup>16</sup>.

### 3. Le aggravanti per la guida in stato di ebbrezza e di stupefazione

Il secondo comma dell'art. 589-*bis* commina una pena più severa (reclusione da otto a dodici anni) per il conducente di un veicolo a motore che cagiona l'evento essendosi posto alla guida in stato di ebbrezza attestato a un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l o in stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti. Il quarto comma riduce la cornice edittale tra cinque e dieci anni nel caso in cui il tasso

---

<sup>15</sup> MASULLO, *Ampliati gli spazi della procedibilità a querela per i reati che offendono la persona e il patrimonio: valorizzato (adeguatamente) l'interesse privato alla punizione del colpevole?*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, n. 4/2018, 139 s.

<sup>16</sup> In senso critico sul punto SEMINARA, *Perseguibilità a querela ed estinzione del danno per condotte riparatorie: spunti di riflessione*, in *disCrimen*, 20 luglio 2018, 7 s.

alcolemico sia compreso in una cornice di valori inferiore, oscillante tra 0,8 e 1,5 g/l. Per lo stesso *range* di valori il terzo comma riporta la pena alla forbice massima qualora l'autore eserciti professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose.

La previsione solleva diverse problematiche sul piano dogmatico, sulle quali è opportuno soffermarsi separatamente.

### *3.1. La necessità di riscontrare un'effettiva alterazione*

In primo luogo, occorre chiedersi se il legislatore fondi il disvalore delle aggravanti sul mero dato dell'avvenuta assunzione di una data quantità di sostanze alcoliche o stupefacenti o piuttosto sulla circostanza che l'uso delle stesse abbia comportato un'alterazione dello stato psicofisico del guidatore. Nel primo senso pare militare il dato letterale degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, i quali ricollegano l'operatività delle aggravanti alla circostanza che il soggetto abbia commesso il delitto « in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica ».

Prima di arrivare a conclusioni affrettate, può essere tuttavia utile spendere qualche osservazione sulle contravvenzioni del codice della strada richiamate dalle norme in esame, pur esulando tali reati dall'oggetto della nostra trattazione.

L'art. 186 c.d.s. discorre di « stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di sostanze alcoliche »; analogamente, l'art. 186-*bis* fa divieto di guidare « dopo aver assunto sostanze alcoliche e sotto l'influenza di queste »; infine, l'art. 187 parla di « alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope ». Le fattispecie in esame hanno ricevuto un'interpretazione differente, che si giustifica alla luce delle diverse tipologie di sostanze considerate. Per quanto riguarda l'alterazione alcolica, la giurisprudenza è monolitica nell'affermare che il superamento dei tassi soglia costituisce una presunzione assoluta dello stato di ebbrezza, non essendo possibile per l'autore provare la mancata compromissione delle sue facoltà psicofisiche<sup>17</sup>. Diversamente, per quanto attiene alle sostanze stupefacenti e psicotrope, data l'impossibilità di individuare

---

<sup>17</sup> Così Cass. pen., Sez. IV, 12 luglio 2013 (dep. 25 ottobre 2013), n. 43729, in *DeJure*: « il superamento del limite integra una presunzione assoluta di stato di ebbrezza che non ammette prova contraria, il che si giustifica con il fatto che tale contravvenzione ha natura di reato ostativo, rispetto a più gravi delitti contro la integrità fisica e la vita della persona umana che lo stato di ebbrezza agevola nella consumazione ».

e positivizzare massime di esperienza espressive di relazioni tra determinati quantitativi ed effetti, è richiesto che l'alterazione venga concretamente provata<sup>18</sup>, nonostante il dato letterale della norma sembri alludere a una mera successione cronologica tra l'assunzione e la condotta di guida<sup>19</sup>. Del resto, se per la nozione di stupefacente si fa riferimento alle tabelle ministeriali di cui al D.P.R. n. 309 del 1990, è agevole notare come queste ultime includano sostanze che, lungi dall'incidere negativamente sulle facoltà del conducente, possono financo incrementarle: si pensi esemplificativamente al nandrolone, utilizzato talvolta per migliorare le prestazioni sportive, o alla cocaina, che a determinate condizioni può addirittura implementare le prestazioni psicomotorie e addirittura compensare la compromissione delle medesime causate dall'alcool<sup>20</sup>. Anche per le sostanze che astrattamente possono diminuire le facoltà di guida occorrerebbe dunque distinguere in base a una serie di fattori, quali la tipologia, il quantitativo, il soggetto che le ha assunte, il tempo trascorso dall'assunzione ecc.

Ritornando al codice penale e partendo dalla fattispecie meno problematica, quella concernente gli stupefacenti, l'interpretazione segnalata in merito all'art. 187 c.d.s. può essere traslata senza riserve sulle corrispondenti aggravanti dei reati di omicidio e lesioni stradali. Anzi, la lettura facente leva sulla necessità di riscontrare una concreta alterazione si legittima ancor più in questa sede, atteso che, come già anticipato, nell'eventualità di stupefazione il trattamento sanzionatorio è fissato nella forbice da otto a dodici anni, senza alcuna graduazione a seconda della qualità o quantità della sostanza assunta: sarebbe irragionevole fondare un siffatto aumento di pena sul mero dato

---

<sup>18</sup> In tal senso già C. Cost., ord., 12 maggio 2004 (dep. 27 luglio 2004), n. 277, in *DeJure*; in dottrina, adesivamente, TRINCI, *La guida sotto l'influenza dell'alcool e delle sostanze stupefacenti e il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti tecnici*, in Balzani-Trinci, *I reati in materia di circolazione stradale*, Cedam, 2016, 120; RECCIA, *La criminalità stradale. Alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Giappichelli, 2014, 58 ss.

<sup>19</sup> Per vero, l'attuale formulazione è la risultante della riforma intervenuta ad opera del d.l. 3 agosto 2007, n. 117; nella previgente formulazione, l'articolo in parola discorreva di "condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti o psicotrope". Tuttavia, ad onta del mutamento lessicale, dottrina e giurisprudenza hanno condivisibilmente ritenuto di mantenere l'interpretazione facente leva sulla necessità di riscontrare un nesso tra assunzione e alterazione: per una ricostruzione del dibattito si veda TRINCI, *op. cit.*, 119 ss.

<sup>20</sup> RAES-VERSTRAETE, *Drug impaired driving*, in *Wiley Encyclopedia of Forensic Science*, a cura di Jamieson-Moenssens, Wiley, 2009, I, 878 e bibliografia ivi citata; nella letteratura penalistica SILVA SÁNCHEZ, *Consideraciones sobre el delito del Art. 340 Bis a) 1º CP: (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)*, in Ministerio de Justicia, *Derecho de la circulación (Aspectos civile y penales)*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, 1993, 155.

dell'assunzione di sostanze vietate, senza accertare altresì la compromissione delle facoltà di dominio del veicolo.

*3.1.1. In particolare: la necessità che l'alterazione alcolica sia corrispondente al tasso alcolemico rilevato e le possibili soluzioni in caso di discrasia tra il tasso riscontrato e il livello di compromissione delle abilità psicofisiche*

La questione si fa più problematica per le sostanze alcoliche. Appartiene al comune patrimonio delle conoscenze scientifiche la consapevolezza che, anche a parità di concentrazione alcolica nel sangue, l'incidenza della stessa sulle condizioni psico-fisiche muta a seconda di una serie di fattori legati alle caratteristiche del soggetto considerato e alle circostanze nelle quali è avvenuta l'assunzione<sup>21</sup>. Per di più, anche nello stesso soggetto gli effetti della medesima concentrazione alcolica a seguito di una determinata assunzione potrebbero variare, almeno secondo una parte della letteratura scientifica: si tratta del cd. effetto Mellanby, dal nome del medico inglese che per primo lo ha teorizzato, secondo il quale, a fronte di una medesima concentrazione alcolica, la compromissione delle facoltà psico-motorie nella fase ascendente della curva di assorbimento dell'alcool da parte dell'organismo è maggiore che nella fase discendente, quando la quantità di alcool nel sangue sta calando<sup>22</sup>.

Breve: al di là della constatazione che all'aumento della concentrazione alcolica corrisponde in maniera tendenzialmente proporzionale una diminuzione delle facoltà del

---

<sup>21</sup> In generale si veda PIANI, *Diagnostica e terapia dell'ebbrezza alcolica e dell'alcolismo*, in *Trattato di medicina legale e scienze affini*, a cura di Giusti, V, *Tossicologia, errori professionali, opinioni*, Cedam, 2009<sup>2</sup>, 393. Tra gli svariati fattori che incidono sugli effetti di una determinata concentrazione alcolica basti annoverare l'età (di recente PRICE-LEWIS-BOISSONEAULT-FRAZIER-NIXON, *Effects of acute alcohol and driving complexity in older and younger adults*, in *Psychopharmacology*, 2018, 887 ss.) e, in una certa misura, la tolleranza cronica. Alcuni studi hanno infatti dimostrato che i rischi di produzione di un sinistro sono quantitativamente differenti, pur in corrispondenza del medesimo valore di concentrazione alcolica nel sangue, a seconda che si tratti di un bevitore occasionale o cronico: per tutti HUCKENBECK-BONTE, *Alkohologie*, in Madea-Brinkmann, *Handbuch gerichtliche Medizin*, Berlin-Heidelberg-New York, 2003, II, 386 s. Critico su quest'ultimo aspetto BRICK, *Alcohol: Use, Abuse, Tolerance and Dependency*, in *Wiley Encyclopedia of Forensic Science*, cit., II, 123, il quale sottolinea che le differenti risposte all'assunzione di alcol dovute alla tolleranza cronica non riguardano in misura significativa le facoltà involte nell'attività di guida.

<sup>22</sup> Per tutti BRICK, *op. loc. cit.*; PIANI, *op. cit.*, 395; MARTIN, *Measuring acute alcohol impairment*, in *Drug abuse handbook*, a cura di Karch, CRC Press, 1998, 315 s. Tale teoria pare tuttavia screditata di recente dalla comunità scientifica: cfr. HOLLAND-FERNER, *A systematic review of the evidence for acute tolerance to alcohol - the "Mellanby effect"*, in *Clinical Toxicology*, 2017, 545 ss.

soggetto, non è possibile affermare una relazione esatta tra il tasso di alcolemia e il livello di compromissione delle facoltà di guida. Esistono tabelle<sup>23</sup>, elaborate e codificate anche a livello internazionale, che mostrano correlazioni alcoliche tra tassi di concentrazione e tipi di effetti. Ovviamente tali classificazioni recepiscono l'*id quod plerumque accidit*, ma ben può essere che lo stesso livello di concentrazione alcolica produca, in circostanze e persone diverse, un impatto psico-fisico differente. Va da sé che il legislatore è costretto a procedere per generalizzazioni, associando a classi di valori determinate sanzioni, sia sul terreno delle contravvenzioni sia su quello dei delitti; anche perché, pur volendo individualizzare l'accertamento, l'incidenza dell'alcool sulle abilità psico-fisiche è di per sé un'entità di non agevole misurazione.

Sulla scorta di tale premessa, si potrebbe concludere che il tasso alcolemico rilevi di per sé, a prescindere dalla sua incidenza sulla capacità dell'agente di stare alla guida. Tale lettura, che come visto viene praticata con riferimento alle fattispecie contravvenzionali del codice della strada, le quali si atteggiano come reati di pericolo astratto/presunto, suscita notevoli perplessità rispetto ai delitti del codice penale. Non si può invero obliterare che qui si tratta di fattispecie di danno, nelle quali il notevole aggravamento di pena non può che essere ricollegato a un contesto situazionale espressivo di un maggior disvalore. Laddove all'assunzione di alcool non segua alcuna ricaduta sulla condizione psicofisica del soggetto, costui sarebbe punito più gravemente in quanto tipo d'autore, quale assunto di alcool in una certa quantità, e non perché responsabile di un fatto più riprovevole sul piano oggettivo. A ciò si aggiunga la conseguente profonda discriminazione rispetto all'alterazione ascrivibile all'assunzione di stupefacenti, per la quale l'opinione dominante richiede un effettivo riscontro. Può agevolmente ribattersi che tale discriminazione, sul piano interpretativo, è tollerata già a livello di contravvenzioni del codice della strada; tuttavia, in sede di codice penale la diversità di trattamento risulta amplificata dall'ingente aumento di carico sanzionatorio gravante su chi commette il fatto in stato di alterazione. Per cui, in definitiva, non si vede perché tale incremento nell'un caso pretende l'accertamento di un legame tra l'assunzione e la compromissione delle facoltà di guida e nell'altro no.

---

<sup>23</sup> A livello interno si veda l'allegato 1 del d.m.30 luglio 2008 del Ministro del Lavoro, Salute e Politiche Sociali, che contiene la Tabella descrittiva dei principali sintomi correlati ai diversi livelli di concentrazione alcolemica. Vengono identificati otto raggruppamenti di valori alcolemici, per ciascuno dei quali sono riportati i principali sintomi ed effetti psico-fisici correlati.

Se dunque si conviene sulla necessità, al fine di applicare l'aggravante in esame, di riscontrare uno stato di alterazione, occorre intendersi sui presupposti di tale nozione. In mancanza di ulteriori riferimenti normativi, sembra corretto riferirsi all'alterazione come al complesso di sintomi generalmente conseguenti a una presenza di alcool nel sangue pari o superiore a 0,8 g/l<sup>24</sup>: questo è infatti il valore minimo al quale il codice penale ricollega l'aggravamento di pena in caso di omicidio o lesioni stradali. Ne discende che, quando il soggetto, pur avendo un tasso di alcool nel sangue pari o superiore a questa soglia, manifesti sintomi corrispondenti a un livello inferiore rispetto alla medesima soglia, dovrebbe andare esente dall'applicazione delle aggravanti.

Si faccia l'ipotesi di un conducente di età superiore ai ventuno anni che abbia conseguito la patente da più di tre anni, il quale, in costanza di una BAC (*blood alcohol concentration*) pari a 1,6 g/l realizzi un incidente mortale. La perizia riesce a dimostrare che l'autore è dotato di una particolare tolleranza all'intossicazione acuta da alcool e che quel tasso alcolemico produce in lui gli stessi effetti che nella generalità dei soggetti produce un tasso alcolemico pari a 0,7 g/l. Il reo dovrebbe essere condannato per omicidio stradale non aggravato, atteso che per i conducenti comuni la norma non prevede alcun aggravamento di pena quando il tasso alcolemico si attesti al di sotto della soglia pari a 0,8 g/l.

Nel caso esemplificato occorre chiedersi se residua la punibilità secondo le fattispecie del codice della strada. Per sciogliere il quesito, è necessario anticipare quello che a breve si dirà (*infra*, § 3.3): a seguito della riforma intervenuta ad opera della l. n. 41 del 2016, giurisprudenza e dottrina sono concordi nel ritenere che, in presenza di omicidio o lesioni stradali aggravate dallo stato di alterazione, il conducente risponderà solo di queste ultime e non anche delle corrispondenti contravvenzioni del codice della strada, trattandosi di un'ipotesi di reato complesso. Pertanto, in presenza di una sintomatologia generalmente associata a un livello più basso di concentrazione alcolica rispetto a quella registrata, sarà applicabile il reato di omicidio o lesioni nella forma base, unitamente alla contravvenzione di guida in stato di ebbrezza corrispondente al tasso alcolemico rilevato, con conseguente scioglimento del reato complesso. In questo assetto, il delitto co-

---

<sup>24</sup> L'allegato riferito nella nota precedente, in corrispondenza del valore in parola, riporta sotto la voce "sensazioni più frequenti": cambiamenti dell'umore, riduzione della capacità di giudizio, nausea, sonnolenza, stato di eccitazione emotiva. Sotto la voce "effetti progressivi e abilità compromesse" si leggono: riduzione della capacità di giudizio, riduzione della capacità di individuare oggetti in movimento e della visione laterale, riflessi alterati, alterazione delle capacità di reazione agli stimoli sonori e luminosi, vomito.

glie il disvalore legato alla lesione della vita o dell'integrità fisica, laddove la contravvenzione interviene a presidio della sicurezza stradale, pregiudicata dalla circostanza meramente formale del superamento delle soglie quantitative, il quale però, non avendo cagionato un sensibile stato di alterazione, non ha inciso sull'infrazione della regola cautelare sfociata nella causazione dell'evento lesivo.

La scissione del reato complesso non solleva peraltro particolari problemi: se si muove dalla premessa, sopra dimostrata, che presupposto indefettibile dell'omicidio e delle lesioni stradali aggravate dallo stato di ebbrezza è il riscontro di un'effettiva corrispondenza tra il livello di alcolemia registrato e la sintomatologia generalmente correlata ad esso, in mancanza di tale requisito il reato unitario non risulterà integrato e ricorreranno le singole fattispecie. Più in generale, va considerato che lo stesso istituto del reato complesso rinviene il suo fondamento nella necessità di apprestare un trattamento sanzionatorio complessivamente più gravoso rispetto a quello risultante dalla somma delle sanzioni previste dalle singole fattispecie in esso avvinte, il cui legame è espressivo di un maggior disvalore di natura oggettiva e/o soggettiva<sup>25</sup>. Se tale connessione viene meno, come nella situazione ora prospettata, dove alla presenza di un tasso alcolemico non corrisponde uno stato di alterazione comunemente correlato a quel valore, l'unificazione dei fatti sotto il cono d'ombra di una sola fattispecie perde il suo fondamento.

Nell'esempio già addotto, dunque, il conducente dovrebbe rispondere, oltre che dell'art. 589-bis, co. 1 c.p., anche dell'art. 186, co. 2 lett. c c.d.s., che sanziona la guida in stato di ebbrezza con un tasso alcolemico superiore 1,5 g/l.

---

<sup>25</sup> « Tale elemento è rappresentato da un nesso teleologico, di mezzo a fine (nel senso che la commissione di un fatto è destinata a rendere possibile o più agevole la commissione dell'altro), oppure da un nesso che comunque rientra fra quelli previsti dall'art. 61 n. 2 c.p.; e si può ritenere che la maggior pena edittale sovente ricollegata al reato complesso, rispetto alla somma delle pene previste per i fatti-componenti, metta in conto, appunto, anche la connessione esistente fra i diversi fatti, valutata in chiave aggravante »: così PROSDOCIMI, *Reato complesso*, in *Dig. disc. pen.*, XI, Utet, 1996, 218. Una siffatta spiegazione, che ricollega l'aggravamento delle conseguenze alla connessione tra i fatti, è del resto comprovata dalla circostanza che lo stesso legislatore deroga alla disciplina del reato complesso allorquando il trattamento risultante dallo stesso si rivela non già più gravoso, bensì più mite rispetto a quello che scaturirebbe dall'applicazione delle singole fattispecie: si veda a tal proposito l'art. 301 co. 3 c.p. (sul punto, diffusamente, GALLO, *La legge penale*, cit., 238 ss.).

Oltre al caso in cui a un'elevata concentrazione alcolica nel sangue non corrisponda un effettivo stato di alterazione, inteso come presenza di una sintomatologia che generalmente è associata a valori di alcolemia pari o superiori a 0,8 g/l, può anche verificarsi l'eventualità che un soggetto commetta l'omicidio o le lesioni a un tasso di concentrazione elevato (superiore a 1,5 g/l), versando tuttavia in una condizione di alterazione, meno grave, che il sapere medico scientifico generalmente ricollega a valori di alcool nel sangue compresi nel *range* 0,8-1,5 g/l.

Per tenere indenne la disciplina da tali censure di irragionevolezza, legate, come già visto, all'estrema variabilità qualitativa e quantitativa che il medesimo livello di concentrazione produce a seconda del soggetto e del contesto situazionale considerato, sono astrattamente prospettabili due soluzioni.

La prima consiste nel rileggere la disciplina in parola, che si articola in una scala di valori alcolimetrici cui corrispondono cornici edittali differenti, come una sorta di presunzione relativa, superabile dal reo, il quale potrebbe addurre elementi, eventualmente anche tramite una perizia, volti a dimostrare che il tasso alcolemico contestato non ha prodotto in lui gli effetti generalmente ricollegabili a quel *range* di valori (superiori a 1,5 g/l), manifestando invece sintomi propri di un *range* inferiore (0,8-1,5 g/l), al quale il legislatore associa un minore aggravamento di pena.

Anche in questa situazione bisogna chiedersi se residua la punibilità secondo le fattispecie del codice della strada: la risposta, per le medesime ragioni addotte a proposito dell'ipotesi precedente, pare essere affermativa. In presenza di una sintomatologia generalmente associata a un livello più basso di concentrazione alcolica rispetto a quella rilevata, sarà dunque applicabile il reato di omicidio o di lesioni in forma aggravata corrispondente al tasso alcolemico generalmente associato alla sintomatologia effettivamente manifestata, unitamente alla contravvenzione di guida in stato di ebbrezza relativa al tasso alcolemico rilevato.

Assumendo che l'automobilista di cui agli esempi precedenti presenti nel sangue il medesimo livello di concentrazione alcolica (1,6 g/l) e manifesti una sintomatologia associata ad un valore compreso nel *range* 0,8-1,5 g/l, ricorrerebbe l'omicidio stradale aggravato dalla guida in stato di ebbrezza riferita ai valori da ultimo citati (dunque l'art. 589-*bis*, co. 4), unitamente all'art. 186, co. 2 lett. c c.d.s., che punisce la guida in stato di ebbrezza quando il tasso alcolemico è superiore a 1,5 g/l.

La soluzione proposta potrebbe apparire irrazionale, atteso che, in presenza di due soggetti che commettono lo stesso fatto con il medesimo grado di concentrazione alcolica nel sangue, quello “meno alterato” e dunque più idoneo alla guida andrebbe incontro all’applicazione di due reati, mentre quello che manifesta uno stato di alterazione generalmente associato al tasso alcolemico riscontrato risponderebbe solo di omicidio o lesioni stradali aggravati. A ben vedere, tuttavia, dal punto di vista sanzionatorio l’esito prospettato è di gran lunga più conveniente per il soggetto che risente meno degli effetti dell’alcool, poiché, confrontando le cornici edittali degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, da un lato, e quelle dell’art. 186 c.d.s., dall’altro, il cumulo tra le sanzioni della contravvenzione e quelle del delitto, nella forma base o in quella aggravata per un tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l, restituirà una cornice edittale inferiore a quella prevista per il solo delitto, rispettivamente nella forma aggravata per un tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l o superiore a 1,5 g/l.

Si consideri ancora l’ultimo dei casi esemplificati. Il soggetto andrebbe incontro alla pena prevista dal comma quarto dell’art. 589-*bis* (reclusione da cinque a dieci anni) o dell’art. 590-*bis* (da un anno e sei mesi a tre anni per le lesioni gravi e da due a quattro anni per quelle gravissime), unitamente a quella prevista dall’art. 186, co. 2 lett. c c.d.s. (arresto da sei mesi a un anno): il carico sanzionatorio risultante è complessivamente inferiore a quello di cui al comma secondo degli artt. 589-*bis* (reclusione da otto a dodici anni) e 590-*bis* (reclusione da tre a cinque anni per lesioni gravi e da quattro a sette per le gravissime), nei quali l’autore incorrerebbe laddove la condizione di alterazione manifestata sia corrispondente a quella generalmente associata ai valori di alcolemia superiori a 1,5 g/l.

La seconda soluzione praticabile è quella di richiedere come condizione sufficiente e necessaria, al fine del riconoscimento delle aggravanti della guida in stato di ebbrezza, un’effettiva alterazione minima e applicare l’aggravante corrispondente al tasso alcolemico rilevato. Detto in altri termini, basterebbe accertare che l’assuntore versi in uno stato di alterazione generalmente associabile a un tasso alcolemico pari o superiore a 0,8 g/l, per poi applicare la circostanza aggravante che corrisponde al tasso alcolemico riscontrato, senza preoccuparsi delle su riferite discrasie tra tasso alcolemico ed effetti dello stesso.

Adottando tale interpretazione, il conducente che presenti uno stato di alcolemia pari a 1,6 g/l, pur manifestando sintomi generalmente correlati alla fascia di valori compresi tra 0,8 e 1,5 g/l, risponderà del-

la fattispecie aggravata più severa, quella prevista per l'ipotesi di tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l. Diversamente, egli risponderà del reato base qualora, per assurdo, pur a fronte di un tasso alcolemico pari a 1,6 g/l, manifesti una sintomatologia solitamente associata a valori inferiori a 0,8 g/l.

Ognuna delle due opzioni suggerite presenta degli inconvenienti. La prima, seppur più rispettosa dei principi di garanzia che governano la responsabilità penale, si rivela abbastanza macchinosa e di difficile applicazione fuori dai casi – verosimilmente rari – in cui il soggetto presenti uno stato di alterazione eccezionalmente limitato rispetto all'elevato livello di alcool nel sangue. La seconda, di maggiore praticabilità, non risolve tuttavia i dubbi esposti con riguardo alla disciplina dei *range* di valori, allorché la compromissione della facoltà psicofisiche sia inferiore alla quantità di alcool accertata.

### 3.2. *Il nesso tra alterazione e violazione della regola cautelare*

Chiarito che, ai fini dell'integrazione dell'aggravante, è opportuno riscontrare uno stato di alterazione, è altrettanto doveroso precisare che lo stato di alterazione – sia esso dovuto all'assunzione di alcolici o di stupefacenti – non crea alcuna presunzione circa il carattere colposo della condotta del conducente. In altri termini, ai fini dell'imputazione dell'evento all'agente è necessario che, oltre allo stato di alterazione, sia riscontrabile la violazione di un precetto cautelare cui l'evento lesivo è ricollegabile<sup>26</sup>. Del resto, tale constatazione discende dalla stessa formulazione della norma: l'inciso “per colpa” va appunto interpretato nel senso che, oltre all'infrazione delle norme sulla guida in stato di ebbrezza o di stupefazione, il conducente deve violare una ulteriore regola cautelare. La violazione può essere contestata anche a titolo di colpa generica, in quanto è possibile che il conducente, seppur in stato di ebbrezza o di stupefazione, guidi in maniera assolutamente regolare, ma lo stato di alterazione gli impedisca di porre in essere manovre di emergenza volte a fronteggiare una situazione di pericolo creata da altri utenti o da accadimenti fortuiti.

---

<sup>26</sup> Così Cass. pen., Sez. IV, 10 gennaio 2013 (dep. 28 gennaio 2013), n. 4214, in *DeJure*, la quale rileva come « una cosa è la *ratio legis* sottesa alla contravvenzione che sanziona la guida in stato di ebbrezza, ovvero il giudizio di astratta pericolosità di tale condotta per l'incolumità del conducente e degli altri utenti della strada; altra è l'oggetto della prova in relazione al delitto, per il quale occorre provare quale sia stato l'effettivo svolgersi dell'accadimento, ripudiando qualsiasi presunzione ».

Al tempo stesso, tuttavia, è necessario che lo stato di alterazione abbia condizionato la condotta negligente. Una lettura differente, che qualifichi lo stato di alterazione come mero presupposto del reato<sup>27</sup>, sebbene aderente al dato letterale, postulerebbe una presunzione incompatibile con il principio di colpevolezza e non distante da un diritto penale del tipo d'autore<sup>28</sup>: infatti, obliterando il legame tra le due violazioni, quella relativa alla guida in stato di ebbrezza e quella dalla quale è scaturito il sinistro, non si giustificerebbe il considerevole aumento di pena comminato dal legislatore<sup>29</sup>. Pertanto, nelle ipotesi in cui manchi un nesso di derivazione tra alterazione e infrazione della cautela dalla quale è scaturito l'evento lesivo, sembra più corretto applicare la fattispecie di reato base o quella aggravata integrata secondo le circostanze del caso (es. "guida spericolata" o guida senza patente) e, al contempo, le contravvenzioni di guida in stato di ebbrezza o di stupefazione previste nel codice della strada.

Si è addotto<sup>30</sup> l'esempio dell'automobilista che, non avendo mai compreso la segnaletica regolante un'intersezione percorsa da lui quotidianamente, viola spesso la precedenza. In maniera del tutto casuale, nell'unico giorno in cui il medesimo guida in stato di alterazione alcolica, l'ennesima infrazione conduce a un evento esiziale a carico di terzi. Nella situazione riferita è evidente che lo stato di alterazione alcolica non ha influito sulla commissione dell'infrazione; pertanto, il reo potrà superare tale presunzione adducendo elementi di prova, quali testimonianze di persone che viaggiano frequentemente con lui o verbali di sanzioni amministrative elevate per la medesima infrazione, in grado di dimostrare che la sua ennesima negligenza non è addebitabile all'assunzione di alcool.

In definitiva, l'applicazione delle aggravanti legate allo stato di alterazione poggia sul riscontro di un triplice nesso: tra assunzione della sostanza e alterazione, tra alterazione e violazione della regola cautelare specifica o generica, tra quest'ultima e

---

<sup>27</sup> Per tale qualificazione, pur senza ulteriori approfondimenti, si veda BRICCHETTI, *Inasprimenti in materia di circolazione stradale illecita. Ipotesi aggravate e implicazioni in tema di omicidio e lesioni colposi*, in *Il decreto sicurezza*, a cura di Scafati, Giappichelli, 2008, 27.

<sup>28</sup> Per siffatta interpretazione correttiva si vedano, pur con diversità di accenti, D'AURIA, *Omicidio stradale: prime osservazioni*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 436; RECCIA, *La criminalità stradale*, cit., 73; RUGA RIVA, *Omicidio colposo e lesioni personali colpose*, in *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*, a cura di Mazza-Viganò, Giappichelli, 2008, 76 ss.

<sup>29</sup> MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 61.

<sup>30</sup> MATTHEUDAKIS, *Il guidatore*, cit., 11 s.; analogo appunto formula EISELE, *Der Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB)*, in *JA*, 2007, 171.

l'evento<sup>31</sup> (su tale ultimo legame, attinente alla cd. causalità della colpa, si veda *infra*, cap. III, § 5).

### 3.3. Il rapporto con i reati del codice della strada

Il rapporto tra i reati di omicidio e di lesioni stradali e le contravvenzioni di guida in stato di ebbrezza o di alterazione dovuta a stupefacenti è da sempre controverso. Volgendo per un attimo lo sguardo al passato, occorre ricordare che la giurisprudenza formata sotto la vigenza delle precedenti fattispecie aggravanti degli artt. 589 e 590 si era pronunciata a favore del concorso di reati, escludendo sia l'applicazione del principio di specialità sia la disciplina del reato complesso.

Gli argomenti addotti a sostegno di tale soluzione sono plurimi e non sempre condivisibili; è utile tuttavia passarli in rassegna per comprendere se la riforma del 2016 possa condurre a un ripensamento.

Per quanto attiene al principio di specialità, la ricorrenza dello stesso è stata esclusa in base alla considerazione che i reati del codice della strada tutelano il bene dell'incolumità pubblica, differente da quelli della vita e dell'integrità fisica presidiati dai delitti colposi in parola. Si tratta tuttavia di un criterio, quello dell'identità dell'oggetto di tutela, ormai ampiamente superato dalla giurisprudenza nella risoluzione del problema del concorso di reati.

L'esclusione del reato complesso, invece, era stata anzitutto motivata ricorrendo a un argomento di carattere letterale: « nell'art. 589 c.p., comma 2 [...] vengono in modo generico richiamate le norme sulla circolazione stradale, senza alcun distinguo tra mere regole prive di sanzione, illeciti amministrativi e contravvenzioni, con ciò mostrando che il legislatore non ha inteso costruire tale ipotesi aggravata come un caso di reato complesso, altrimenti avrebbe codificato la disposizione con richiami a specifiche violazioni contravvenzionali »<sup>32</sup>. Questa spiegazione, di per sé debole, in quanto sussistono ipotesi pacifiche di reato complesso nelle quali manca un rinvio esplicito alle fattispecie in esso contemplate – si pensi per tutte alla rapina –, pareva definitivamente su-

<sup>31</sup> Espressamente MENGHINI, *op. cit.*, 65.

<sup>32</sup> Cass. pen., Sez. IV, 29 ottobre 2009, n. 3559, in *DeJure*, per quanto riguarda la guida in stato di ebbrezza; Id., Sez. IV, 3 ottobre 2012, n. 46441, in *DeJure*, per la guida in stato di stupefazione.

perata dalla riforma intervenuta ad opera del d.l. 23 maggio 2008, n. 92, il quale ha inserito negli artt. 589 e 590 c.p. apposite aggravanti a efficacia speciale fondate specificamente sulla guida in stato di ebbrezza e su quella in stato di stupefazione. Anche dopo la citata riforma, tuttavia, la giurisprudenza<sup>33</sup> ha continuato ad affermare il concorso tra le contravvenzioni del codice della strada e i reati del codice penale. In particolare, si è sostenuto che il richiamo fatto dagli artt. 589 e 590 c.p. all'art. 186 c.d.s. atterrebbe non alla fattispecie ivi descritta ma semplicemente alla situazione di fatto data dal tasso alcolemico; inoltre, vi sarebbe divergenza tra l'ambito soggettivo di applicazione dell'aggravante e quello delle contravvenzioni, poiché la prima riguardava, almeno sul piano della formulazione astratta, tutti i soggetti coinvolti nella circolazione e non solo i conducenti di veicoli. Sul piano strutturale, poi, si è argomentato che caratteristica imprescindibile del reato complesso sia il carattere di immediatezza causale tra i reati in esso assorbiti: tale peculiarità sarebbe assente nel rapporto tra contravvenzioni del codice della strada e delitti colposi quando, nella specifica vicenda criminosa, le prime si consumano in un momento antecedente rispetto ai secondi. L'affermazione si espone tuttavia all'agevole rilievo che la guida in stato di ebbrezza costituisce un reato permanente<sup>34</sup>, nel quale l'attività criminosa si protrae fino a quando il soggetto smette di guidare o il livello di tasso alcolemico nel sangue scende al di sotto della soglia legale. Ne discende che, allorquando si consuma il reato colposo, le eventualità sono due: l'autore non è più in stato di ebbrezza o di stupefazione e allora non si pone alcun problema, in quanto egli risponderà della contravvenzione, consumatasi prima del delitto, e delle fattispecie base di omicidio o di lesioni stradali; la guida in stato di alterazione è ancora in atto al momento del delitto e allora non si può dire che l'immediatezza causale manchi, indipendentemente da quando si è perfezionata la contravvenzione.

Di contrario avviso rispetto agli orientamenti appena ripercorsi si è tradizionalmente mostrata la dottrina, tendente all'inquadramento della fattispecie nella figura del reato complesso, anche invocando il canone generale del *ne bis in idem* sostanziale<sup>35</sup>. Quanto al rilievo che la norma, nella versione precedente il 2008, richiamava genericamente le

---

<sup>33</sup> In particolare Cass. pen., n. 46441 del 2012, cit.

<sup>34</sup> Espressamente Cass. pen., Sez. IV, 15 novembre 2013 (dep. 20 febbraio 2014), n. 8084, in *DeJure*.

<sup>35</sup> D'AURIA, *Omicidio colposo aggravato e contravvenzione del codice della strada: concorso di reati o reato complesso?*, in *Dir. pen. proc.*, 2010, 715 s. Si è giustamente rilevato che, in caso di sinistro, il divieto di *bis in idem* sarebbe doppiamente violato, atteso che per tale eventualità gli artt. 186, co. 2-*bis* e 187, co. 1-*bis* prevedono un raddoppiamento delle pene: così MATTHEUDAKIS, *Il guidatore*, cit., 18 s.

violazioni del codice della strada e non specificamente quelle aventi natura penale, esso sarebbe stato agevolmente superabile ricorrendo alla figura del reato eventualmente complesso, nel quale l'elemento costitutivo o circostanziale della fattispecie complessa è rappresentato da un fatto che non sempre costituisce reato<sup>36</sup>; da parte di altri, invece, forse con una certa confusione terminologica<sup>37</sup> ma alludendo allo stesso concetto, si parlava di reato complesso in senso lato<sup>38</sup>.

In ogni caso, le argomentazioni spese dalla giurisprudenza, a prescindere dalla loro fondatezza teorica, perdono qualsiasi validità con la riforma dei reati di omicidio e lesioni stradali. Infatti gli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, commi 2, 3 e 4 richiamano espressamente le contravvenzioni di cui agli artt. 186, 186-*bis* e 187 c.d.s.: pertanto la soluzione più agevole, che ha preso piede in dottrina e giurisprudenza, appare quella di inquadrare le disposizioni in commento nella figura del reato aggravato-complesso<sup>39</sup>. Si tratta, per di più, di ipotesi di reato necessariamente complesso, in quanto le circostanze in parola richiamano esclusivamente, e in maniera specifica, le fattispecie contravvenzionali delineate negli articoli del codice della strada appena citati<sup>40</sup>. Ulteriore argomento che depone a favore della soluzione prospettata è costituito dalla notazione che l'ambito sog-

---

<sup>36</sup> Cfr. DE FRANCESCO, *Profili sistematici dell'omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1971, 434. L'Autore pone in dubbio tale inquadramento, rilevando che il carattere complesso del reato, ai fini dell'applicazione della relativa disciplina, deve necessariamente sussistere a livello di fattispecie astratta, non verificandosi ciò nel caso di specie, poiché la ricorrenza del reato complesso dipende dalla circostanza che nella vicenda concreta l'agente abbia violato una regola del codice della strada presidiata dalla sanzione penale e non dalla sanzione amministrativa.

<sup>37</sup> Le due coppie di concetti reato eventualmente/necessariamente complesso e reato complesso in senso stretto/in senso lato vanno tenute distinte. Il reato eventualmente complesso è quello che può essere integrato senza che sia necessariamente integrata la fattispecie in esso contenuta: è il caso dei reati contenenti l'elemento della violenza, la quale, isolatamente considerata, può anche non integrare gli estremi di un illecito autonomo. Nel reato complesso in senso lato, invece, vi è commistione tra un fatto di reato e un *quid pluris* che di per sé non costituisce mai reato: esempio classico è la violenza sessuale, costituita dalla violenza privata e dagli atti sessuali (per le opportune differenziazioni MANTOVANI, *Pt. gen.*, cit., 478 ss.; VASSALLI, *Reato complesso*, in *Enc. dir.*, XXXVIII, Giuffrè, 1987, 821 ss.; PADOVANI, *Diritto penale*, Giuffrè, 2017<sup>11</sup>, 449 s.; B. ROMANO, *Art. 84*, in *Codice penale*, a cura di Padovani, Giuffrè, 2005<sup>3</sup>, 499). Se si tiene ferma questa distinzione, va da sé che l'omicidio e le lesioni colpose aggravati dalla guida in stato di ebbrezza grave (con tasso alcolemico pari o superiore a 1,5 g/l) o di stupefazione, vigenti sino al 2016, non sono classificabili come reati complessi in senso lato, in quanto possono essere costituiti solo da fatti che già di per sé integrano reato, ossia i delitti colposi e le contravvenzioni del codice della strada.

<sup>38</sup> D'AURIA, *Omicidio colposo aggravato*, cit., 717.

<sup>39</sup> Così D'AURIA, *Omicidio stradale*, cit., 440; ANTOLISEI, *Manuale di diritto penale. Parte speciale – I*, a cura di Grosso, Giuffrè, 2016<sup>16</sup>, 57; MENGHINI, *op. cit.*, 100. Per le prime pronunce che hanno sposato questa soluzione si veda la nota 41.

<sup>40</sup> Onde evitare di ricadere nell'ambiguità lessicale segnalata nella nota 37, è opportuno anche rilevare che questa è un'ipotesi di reato complesso in senso stretto, nel quale restano avvinti più fatti i quali costituiscono reati e non anche segmenti di fatto, per così dire, neutri.

gettivo di applicazione dei due tipi di reato è pressoché identico, atteso che, come già anticipato, a differenza che in passato, oggi anche nei delitti stradali l'aggravante è circoscritta ai guidatori<sup>41</sup>.

#### 4. L'aggravante della fuga del conducente

Gli artt. 589-ter e 590-ter, con identica formulazione, configurano una specifica aggravante, rispettivamente per il reato di omicidio e per quello di lesioni, 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 non può essere inferiore a cinque anni nel caso di omicidio e a tre anni nel caso di lesioni<sup>42</sup>.

Il fondamento della disposizione è rinvenibile nell'esigenza di consentire un efficace accertamento delle dinamiche e delle responsabilità del sinistro; sembrano rimanere invece fuori dallo spettro di tutela i beni della vita e dell'integrità fisica, eventualmente lesi dalla condotta di colui che dopo aver provocato il sinistro non presta assistenza alle vittime. Infatti la norma, poiché non contempla alcuna condotta di carattere omissivo, pare applicabile anche all'ipotesi in cui l'autore soccorra eventuali feriti e poi fugga prima dell'arrivo dei soccorsi<sup>43</sup>: tale lacuna solleva, come di qui a breve si vedrà, criticità non indifferenti.

Rispetto allo scopo di tutela appena individuato appare decisamente eccessiva una pena che è aumentata da un terzo a due terzi e soprattutto, rispetto al minimo edittale dell'omicidio e delle lesioni stradali gravi semplici, risulta rispettivamente pari a una

---

<sup>41</sup> Quest'ultimo argomento è particolarmente adoperato in giurisprudenza: Cass., Sez. IV, 29 maggio 2018 (dep. 12 giugno 2018), n. 26857, in *DeJure*, nonché, incidentalmente, Id., Sez. IV, 12 dicembre 2016 (dep. 18 gennaio 2017), n. 2403, *ivi*; G.i.p. Grosseto, decr. arch. 28 agosto 2017, Giud. Compagnucci, *ivi*.

<sup>42</sup> Come ci si avvede, nel caso di omicidio il minimo edittale dell'aggravante è pari al minimo della fattispecie aggravata di cui ai commi 4 e 5 dell'art. 589-bis e addirittura inferiore al minimo della fattispecie aggravata di cui ai commi 2 e 3. Questo difetto di coordinamento è superabile non certo ritenendo, come si è pure proposto (D'AURIA, *Omicidio stradale*, cit., 439), che i minimi di cinque e tre anni vadano intesi con riferimento all'aumento di pena e non come pena irroganda nel complesso, anche perché così l'aggravio di pena legato all'aggravante risulterebbe ancor più smisurato di quanto già non sia; diversamente, pare preferibile concludere che, per le due coppie di fattispecie aggravanti in esame, l'aumento in caso di fuga sia da determinare in base alla regola fissata dall'art. 63 co. 4 c.p. (così MATTHEUDAKIS, *Il guidatore*, cit., 37). Lo stesso ragionamento vale, *mutatis mutandis*, a proposito del reato di lesioni.

<sup>43</sup> Diversamente LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., 28, al fine di ridurre l'ambito di applicazione dell'aggravante, considerato il gravoso carico sanzionatorio che la stessa importa, propone di applicarla nel solo caso in cui l'autore fugga senza aver prestato soccorso.

misura superiore al doppio e al triplo<sup>44</sup>. Tale inasprimento del carico sanzionatorio riesce solo in parte a giustificarsi facendo leva sulla natura intrinsecamente dolosa della fattispecie aggravante e sul conseguente disvalore espresso dall'elemento soggettivo: sembra infatti corretto ritenere che l'espressione "si dà alla fuga" non sia atta a comprendere le ipotesi di allontanamento inconsapevole dal luogo del sinistro<sup>45</sup>.

La norma ritaglia un'area di punibilità già coperta dall'art. 189 c.d.s. il quale, dopo aver previsto che « l'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona », tipizza, ai commi 6 e 7, i reati cd. di omessa fermata (o fuga stradale) e omesso soccorso stradale. Il primo consiste nella condotta di chi, « in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi »; il secondo è integrato da colui che « non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite ». Le fattispecie appena riferite presidiano da un lato l'interesse all'identificazione degli utenti coinvolti nell'incidente e all'esatta ricostruzione delle sue modalità di verifica, dall'altro l'interesse dei soggetti, feriti o addirittura in pericolo di vita, a ricevere assistenza<sup>46</sup>. È necessario pertanto valutare le possibili (e problematiche) interferenze tra queste disposizioni e l'aggravante di nuovo conio inserita nel codice penale.

Preliminarmente, occorre precisare che l'aggravante della fuga accede esclusivamente ai reati di omicidio e lesioni: pertanto trova applicazione solo allorché si sia verificato un evento di morte o lesioni e questo sia ascrivibile a uno o più conducenti che abbiano colposamente cagionato il sinistro. Diversamente, nel caso in cui non ricorrano gli estremi della colpa, ma l'incidente sia nondimeno riconducibile alla condotta di un soggetto e vi siano delle persone ferite, costui, in caso di fuga, risponderà dei reati di omessa fermata e omesso soccorso stradale in concorso materiale tra loro. Ovviamente, nel caso in cui non vi siano feriti ma solo deceduti, ricorre esclusivamente il reato di

---

<sup>44</sup> Segnala dettagliatamente tali profili di irragionevolezza, prospettando censure di incostituzionalità, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., 28 s.; ugualmente ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 10 s.; nello stesso senso, con particolare riferimento al principio della funzione rieducativa della pena, D'AURIA, *Omicidio stradale*, cit., 439.

<sup>45</sup> Sulla natura necessariamente dolosa dell'aggravante si veda MATTHEUDAKIS, *Il guidatore*, cit., 38.

<sup>46</sup> Così Cass. pen., Sez. IV, 10 ottobre 2014 (dep. 27 gennaio 2015), n. 3783, in *DeJure*, che ammette il concorso materiale tra le due contravvenzioni in esame.

omessa fermata e non quello di omesso soccorso, in quanto l'assistenza non è logicamente predicabile nei confronti dei cadaveri.

Il raffronto tra l'art. 590-ter c.p. e l'art. 189 c.d.s. fa emergere una incongruenza sanzionatoria dovuta all'approssimativa formulazione dell'aggravante.

Nel caso in cui l'agente cagioni delle lesioni gravissime, presti l'assistenza occorrente alle persone ferite e poi fugga, ai sensi dell'art. 590-ter il trattamento sanzionatorio è quello della reclusione non inferiore a tre anni. Non risponderà del reato di fuga, poiché l'aggravante, in quanto speciale, trova applicazione in luogo di esso<sup>47</sup>, né del reato di omesso soccorso stradale, se prima di fuggire ha in qualche modo soccorso i feriti.

Diversamente, nel caso in cui l'agente, dopo aver cagionato l'evento, rimanga inerte sul luogo del sinistro senza fornire alcuna assistenza ai soggetti coinvolti, risponderà a titolo di lesioni gravissime in concorso materiale con il reato di omesso soccorso stradale: considerando che il minimo edittale delle due fattispecie (590-bis, comma 1 c.p. e 189, comma 7 c.d.s.) è di un anno, l'autore potrebbe vedersi irrogata una sanzione complessivamente non inferiore a due anni: nettamente inferiore ai tre anni dell'ipotesi precedente.

Appare dunque evidente la discrasia sanzionatoria, che vale anche con riferimento alle lesioni gravi: l'autore che, dopo aver prestato soccorso, si dà alla fuga, è trattato più severamente rispetto a colui che, pur fermandosi sul luogo del sinistro, rimane inerte dinanzi ai feriti. Sostanzialmente sembra che il legislatore tuteli maggiormente l'interesse amministrativo-giudiziario alla identificazione del responsabile dell'incidente rispetto ai beni (superiori) della vita e dell'integrità fisica.

A ben vedere, tale irragionevolezza nel carico sanzionatorio è ascrivibile a una sbrigativa configurazione dell'aggravante, in quanto non si è tenuto conto della circostanza che la fuga dell'autore è potenzialmente lesiva anche dei beni vita e integrità fisica delle persone coinvolte nel sinistro. Ai fini di un migliore coordinamento con l'art. 189 c.d.s., necessario a evitare l'incongruenza segnalata, la disposizione dovrebbe differenziare il trattamento sanzionatorio, prevedendo un aumento di pena più mite per il caso in cui il

---

<sup>47</sup> Accenna alla specialità dell'aggravante rispetto al solo reato di fuga MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"*, in *Dir. pen. cont.*, 20 maggio 2016, 21 s.

soggetto fugga in assenza di soggetti lesi oppure dopo aver prestato assistenza e uno più severo per l'ipotesi in cui si disinteressi totalmente delle persone ferite.



## CAPITOLO III

### LA TIPICITÀ DELLA COLPA STRADALE

SOMMARIO: 1. Premessa: la circolazione stradale come terreno di applicazione dei profili generali del reato colposo. – 2. Le fonti della colpa stradale. Una notazione preliminare: la persistente rilevanza della colpa generica. – 3. (Segue): la necessità di individuare gli elementi della tipicità colposa. – 4. La selezione *in astratto* della regola cautelare specifica: il ruolo della nozione di circolazione. – 4.1. L'atto di circolazione e la nozione di guida. – 4.2. La strada pubblica. – 4.3. I soggetti. – 4.3.1. In particolare: il pedone. – 4.4. Circolazione in senso stretto e in senso lato. – 4.4.1. Un *focus*: il passeggero. – 4.4.2. (Segue): ulteriori soggetti. – 5. (Segue): il ruolo dell'evento morte o lesioni. – 6. Le norme contenute al di fuori del codice della strada. – 7. La selezione *in concreto* della regola cautelare: la tipicità del decorso causale tra condotta negligente e risultato lesivo e la funzione selettiva dell'evento intermedio costituito dal sinistro.

#### **1. Premessa metodologica: la circolazione stradale come terreno di applicazione dei profili generali del reato colposo**

L'indagine che ci si prefigge di condurre in questo e nei due capitoli successivi, rispettivamente sul momento oggettivo, sulle concause e sull'elemento soggettivo del delitto colposo stradale, deve essere preceduta da alcune notazioni di metodo.

Le problematiche che affiorano nell'analisi del reato colposo sono le più disparate e, per l'ovvia esigenza di circoscrivere l'oggetto del lavoro, ci si limiterà a offrire una selezione dei profili generali dell'imputazione colposa che toccano da vicino il tema

della circolazione stradale, allo scopo di verificare se le risposte in tale ambito elaborate superano il vaglio della coerenza sistematica<sup>1</sup>.

Questa impostazione peraltro riflette, sul piano dell'analisi teorica, un processo che nella prassi legislativa e giurisprudenziale – *id est* nella politica criminale e giudiziaria – ha preso il via da diverso tempo: alludiamo alla progressiva diversificazione della responsabilità colposa sulla base dei settori in cui la stessa si manifesta.

In particolare, sul terreno dell'evoluzione legislativa questa tendenza si è manifestata in due direttrici. Da un lato, attraverso un'inarrestabile specializzazione della regolazione delle attività a rischio base consentito, mediante la previsione di sempre maggiori e più dettagliate cautele ad opera di fonti di diverso rango<sup>2</sup>: tali *corpus* normativi, pur non alterando la struttura del delitto colposo d'evento, ne condizionano inevitabilmente l'operatività a seconda dell'ambito nel quale il modello generale del *crimen culpaе* viene di volta in volta a declinarsi<sup>3</sup>. Dall'altro, mediante una frantumazione della disciplina del codice penale: basti pensare alle riforme che negli ultimi due anni hanno mutato la fisionomia della colpa medica e di quella stradale. Questa tendenza non può dunque essere obliterata dall'interprete, se non a prezzo di segnare una distanza tra il piano dell'indagine e quello della reale evoluzione dei fenomeni.

Anticipando a grandi linee alcuni dei connotati che segnano marcatamente la fisionomia della colpa stradale, si ponga mente, in primo luogo, alla tendenziale insensibilità del relativo sostrato cautelare rispetto all'incedere del progresso scientifico e tecnologico: una peculiarità che la contraddistingue rispetto alla colpa medica o a quella relativa alla sicurezza sul lavoro, nelle quali l'operatore è tenuto a un costante aggiornamento delle prassi. Si tratta di un ambito della responsabilità colposa che, in forza di tale carat-

---

<sup>1</sup> Analogamente DI GIOVINE, *Omicidio colposo e lesioni colpose nella circolazione stradale*, in *Reati contro la persona*, a cura di Manna, Giappichelli, 2007, 182.

<sup>2</sup> Questo perché, come osserva CASTRONUOVO, *La colpa penale*, Giuffrè, 2009, 613, « il diritto penale d'evento, con riferimento almeno all'imputazione colposa di conseguenze dannose o pericolose, a carico di beni fondamentali di natura individuale o meta-individuale, non può fare a meno di sistemi moderni e duttili di implementazione dei doveri cautelari, nel contesto, sempre più complesso, della società del rischio ».

<sup>3</sup> Ammoniva già ENGISCH, *Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht*, Liebmann, 1930 (rist. Scientia, 1964), 241 che « non si dà un *crimen culpaе*, ma più *crimina culposa* ». Nella dottrina italiana si veda di recente BLAIOTTA, *Legalità, determinatezza, colpa*, in *Criminalia*, 2012, 377: « La colpa non è una sola. Vi sono molte colpe, giacché abbiamo diversi ambiti di rischio che sono governati da sistemi normativi distinti: grandi rischi sistemici propri del nostro tempo. Faccio riferimento al rischio della circolazione stradale, a quello connesso alle attività lavorative, a quello terapeutico; ma l'elenco potrebbe continuare. In ciascuno di tali ambiti la colpa assume colorazioni profondamente diverse che in certa misura trascendono, trasfigurano il dato normativo ».

teristica, si presta ad essere disciplinato in maniera piuttosto stabile nel tempo da un consistente numero di cautele positive. Proprio per questo motivo il superamento di alcune regole, quando si verifica, non è ascrivibile a una obsolescenza tecnica rispetto agli scopi di prevenzione, bensì a un mutamento delle stesse condizioni materiali in cui si svolge l'attività in questione. Per esemplificare quando detto, si pensi al fenomeno, ricorrente negli ultimi anni, della progressiva sostituzione delle intersezioni semaforiche ad opera delle cd. rotonde, con conseguente mutamento delle regole disciplinanti la precedenza nell'intersezione: in presenza dei residui incroci regolati da semafori il conducente dovrà continuare ad attenersi alle regole che li governano. Diversamente stanno le cose se, invece dell'avvicendamento appena esemplificato tra semafori e rotonde, consideriamo quello tra modelli terapeutici o diagnostici relativi a una determinata patologia o quello tra misure di sicurezza predisposte per fronteggiare i rischi derivanti dall'esposizione ad una determinata sostanza nell'ambito di un processo produttivo: in questi casi, non appena avranno varcato la soglia della fase sperimentale, il nuovo modello o la nuova misura s'imporranno agli operatori del settore, che saranno obbligati ad abbandonare le cautele fino ad allora adottate. La peculiare fisionomia delle regole cautelari della strada fa sì che l'interprete non debba confrontarsi con i complessi problemi legati alle conoscenze e alle tecniche disponibili al momento della condotta, incorrendo così nel paventato pericolo di ricostruzione *ex post* e a tavolino della cautela da parte dell'organo giudicante<sup>4</sup>.

In secondo luogo, si pensi al diverso peso che nel settore oggetto della nostra attenzione assume la cd. misura soggettiva della colpa, stante la difficoltà di accomunare all'interno di un unico *status* comportamentale una schiera indeterminata di agenti che differiscono tra loro per età, esperienza, condizioni psico-fisiche, connotati caratteriali ecc.<sup>5</sup>; lo stesso non accade ad esempio nell'ambito dell'attività medica, la quale vede operare soggetti altamente specializzati e con competenze ben ritagliate.

---

<sup>4</sup> Per tutti GIUNTA, *La legalità della colpa*, in *Criminalia*, 2008, 150 ss.

<sup>5</sup> Rileva GIUNTA, *La legalità*, cit., 159, che « dal punto di vista sociologico, infatti, la colpa stradale costituisce la concretizzazione di un fattore di pericolo diffuso che interessa tutte le classi sociali allo stesso modo [...] . Al rischio di diventare vittime di un reato colposo connesso alla violazione delle norme cautelari in materia di circolazione stradale corrisponde, cioè, il rischio di essere autore del medesimo fatto, con la conseguente identificazione del cittadino ora nelle vesti di artefice della negligenza, ora in quelle della vittima del reato ».

Nonostante quanto appena rilevato, ai fini della nostra indagine occorre al contempo guardarsi dalla tentazione di elaborare soluzioni circoscritte al settore in esame a discapito dell'unità sistematica della categoria del reato colposo. In alcuni casi è stato lo stesso legislatore a cedervi: si consideri, tra le peculiarità del delitto colposo legato alla circolazione stradale, la disciplina del concorso di cause che, come si vedrà, rappresenta un'assoluta novità che impone notevoli ripensamenti sul piano sistematico.

Proprio per arginare tale pericolo, il metodo dell'analisi non può che ispirarsi a un andamento circolare, nel quale si avvicendano due momenti: l'uno consistente nella declinazione delle coordinate generali del reato colposo nel settore della circolazione stradale; l'altro, di segno inverso, tendente a ricondurre le soluzioni elaborate nel quadro degli istituti generali.

## **2. Le fonti della colpa stradale. Una notazione preliminare: la persistente rilevanza della colpa generica**

Uno studio che affronti le principali problematiche di un ambito della responsabilità colposa non può che muovere dall'individuazione delle regole cautelari che la fondano, se non altro perché queste, edificando modelli di comportamento cui i consociati devono attenersi, incidono sulla concreta fisionomia del settore che si indaga nella vita di ogni giorno. Prima di addentrarci in questo approfondimento, al quale sono dedicati i paragrafi che seguono, è tuttavia opportuno sgomberare il terreno da alcuni possibili equivoci. Come si è visto nel capitolo precedente, analizzando i nuovi reati di omicidio e lesioni stradali, la struttura delle fattispecie è incentrata sulla « violazione delle disposizioni che disciplinano la circolazione stradale ». Tale constatazione potrebbe indurre a ritenere, in prima battuta, che i reati in parola involgano esclusivamente profili di colpa cd. normativa o specifica; tuttavia, l'assunto in base al quale l'omicidio o le lesioni stradali scaturiscono solo dalla violazione di una regola cautelare positiva, sebbene trovi un riscontro nel dato statistico, non può essere tenuto fermo per diversi ordini di ragioni.

In primo luogo vale osservare, in linea con le consolidate acquisizioni della dottrina sul punto<sup>6</sup>, che la puntuale osservanza delle prescrizioni positive non sempre esaurisce l'obbligo di diligenza cui l'agente è tenuto, poiché sovente le circostanze della situazione concreta possono chiamarlo all'adozione di cautele ulteriori non previste, o comunque non prescritte in maniera specifica nel quadro normativo di riferimento, ma ricavabili dalle regole di comune esperienza. Più in generale, può senz'altro condividersi l'autorevole affermazione che « quantunque noi disponiamo di definizioni degli obblighi di diligenza in norme giuridiche o usi, per la determinazione della negligenza obiettiva nel singolo caso rimane un residuo indefinito »<sup>7</sup>.

Tale modalità di edificazione della norma cautelare, costante *mixtum*<sup>8</sup> tra fonti formalizzate e prassi esperienziali, affiora anche nella disciplina positiva della circolazione stradale: emblematico è in tal senso l'art. 140 c.d.s., rubricato « Principio informatore della circolazione », in base al quale « gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale ». Si tratta all'evidenza di una prescrizione che affida l'individuazione del modello di condotta all'agente concreto, il quale deve orientarsi, in una situazione data, avendo di mira le finalità indicate dalla norma. La regola di carattere generale trova una compiuta esemplificazione, con peculiare riguardo alla velocità, nel successivo art. 142, il quale prescrive che « è obbligo del conducente regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per

<sup>6</sup> FIANDACA-MUSCO, *Diritto penale. Parte generale*, Zanichelli, 2014<sup>7</sup>, 577; MANTOVANI, *Diritto penale. Parte generale*, Cedam, 2015<sup>9</sup>, 338; PALAZZO, *Corso di diritto penale*, Giappichelli, 2016<sup>6</sup>, 329 ss.; PULITANÒ, *Diritto penale*, Giappichelli, 2017<sup>7</sup>, 305; DE FRANCESCO, *Diritto penale. I fondamenti*, Giappichelli, 2011<sup>2</sup>, 440 ss.; CANESTRARI-CORNACCHIA-DE SIMONE, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, il Mulino, 2017<sup>2</sup>, 474 s.; BLAIOTTA, *op. cit.*, 376; ID., *Art. 43*, in *Codice penale. Rassegna di giurisprudenza e dottrina*, diretta da Lattanzi-Lupo, II, *Il reato*, Giuffrè, 2010, 451 ss.; VENEZIANI, *I delitti colposi*, in *Trattato di diritto penale. Parte speciale*, diretto da Marinucci-Dolcini, III, *I delitti contro la vita e l'incolumità individuale*, tomo II, Cedam, 2003, 30. Tra i contributi più datati ALTAVILLA, *La colpa*, Utet, 1957, vol. I, 325; GALLO, *Colpa penale (diritto vigente)*, in *Enc. dir.*, VII, Giuffrè, 1960, 642; ID., *Apunti di diritto penale*, II, *Il reato*, pt. II, *L'elemento psicologico*, Giappichelli, 2001, 165; MARINUCCI, *La colpa per inosservanza di leggi*, Giuffrè, 1965, 250; PATALANO, *Omicidio (dir. pen.)*, in *Enc. dir.*, XXIX, Giuffrè, 1979, 1005; MARINI, *Colpa*, in *Enc. giur.*, VII, Treccani, 1988, 6; GIUNTA, *Illiceità e colpevolezza nella responsabilità colposa*, Cedam, 1993, 213.

<sup>7</sup> Così BURGSTALLER, *Das Fahrlässigkeitsdelikt im Strafrecht: unter besonderer Berücksichtigung der Praxis in Verkehrssachen*, Manz, 1974, 54 s.

<sup>8</sup> Letteralmente PIERGALLINI, *Colpa (diritto penale)*, in *Enc. dir.* Annali X, Giuffrè, 2017, 229.

la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione ». Anche in tal caso siamo di fronte ad una regola positivizzata, ma solo da un punto di vista formale, in quanto per la determinazione del suo contenuto si rinvia a una concretizzazione possibile solo con riferimento all'esigenza di evitare, in una data situazione, l'insorgere del pericolo ivi descritto, con inevitabile apertura ai requisiti della colpa generica<sup>9</sup>.

In secondo luogo, possono concretamente darsi contesti in cui le peculiarità del caso suggeriscono non già un'adesione, ma una divergenza più o meno marcata rispetto alla prescrizione cautelare, proprio al fine di evitare la verifica di un evento lesivo, non di rado addirittura riconducibile al novero di quelli che la stessa regola derogata mira a prevenire<sup>10</sup>: in questa eventualità non si potrà prescindere, nella valutazione della condotta, dall'abbandono della norma tipizzata in luogo di una nuova ricavata secondo gli ordinari canoni della colpa generica. In tal senso, si è addirittura evidenziato che la *regulative Wirkung* delle norme sulla circolazione stradale è più debole rispetto a quella propria di prescrizioni afferenti ad altri settori<sup>11</sup>; questa constatazione verosimilmente discende dalla già indicata peculiarità del traffico stradale, dove interagiscono soggetti sconosciuti, tra i quali non vige una previa organizzazione dei compiti, cosicché gli stessi sono chiamati a improntare la loro condotta anche alla luce delle conseguenze potenzialmente scaturenti dal comportamento altrui.

Infine, in un altro ordine di situazioni il ricorso alla colpa generica s'impone allorché l'agente abbia contravvenuto alla regola cautelare positiva producendo un risultato lesivo ma il fatto realizzato non sia qualificato dalla nota dell'antigiuridicità, in quanto assistito da una causa di giustificazione, ad esempio lo stato di necessità. In tale frangente l'autore non va automaticamente esente dalla risposta sanzionatoria, in quanto occorre verificare se, pur in violazione della regola scritta, egli avrebbe potuto impron-

---

<sup>9</sup> Così GIUNTA, *op. cit.*, 222; si veda anche PALAZZO, *op. cit.*, 329; MANTOVANI, *op. cit.*, 338, il quale discorre di "regole apparentemente scritte". Nello stesso senso DI GIOVINE, *Il contributo della vittima nel delitto colposo*, Giappichelli, 2003, 389: « in presenza di una regola dal contenuto elastico, le modalità del comportamento dovuto sono enucleate attraverso i giudizi sulla prevedibilità e sull'evitabilità dell'evento, e cioè constatando – nei fatti – la sussistenza della colpa generica (di conseguenza, il giudice non dovrebbe omettere a piè pari – come invece accade spesso – siffatta verifica) ».

<sup>10</sup> Sul punto, con specifico riferimento alle "manovre di emergenza" nella circolazione stradale: MARINUCCI, *La colpa*, cit., 243 ss.; CORNACCHIA, *Concorso di colpe e principio di responsabilità penale per fatto proprio*, Giappichelli, 2004, 508; MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *Manuale di diritto penale. Pt. gen.*, Giuffrè, 2018<sup>7</sup>, 380; DE FRANCESCO, *Diritto penale*, cit., 443.

<sup>11</sup> Così BOCKELMANN, *Das strafrechtliche Risiko des Verkehrsteilnehmers*, in NJW, 1960, 1282.

tare la sua condotta a una diligenza che sarebbe valsa a scongiurare la verifica dell'evento.

Si faccia l'esempio di un soggetto in stato di alterazione alcolica che si ponga alla guida per condurre al più vicino pronto soccorso una persona in fin di vita, partendo da una zona isolata e non coperta da rete telefonica; sarà chiamato all'osservanza di una regola di prudenza modellata sulle circostanze del caso concreto, che ad esempio gli imporrà di contenere la velocità ben al di sotto del limite consentito, tenuto conto della sua ridotta capacità di controllare il veicolo<sup>12</sup>.

Tali considerazioni appaiono sufficienti a segnare una prima traccia: l'analisi del reato colposo stradale non può estromettere dal suo raggio d'indagine la colpa generica per il sol fatto che si tratta di un settore ampiamente disciplinato da norme positive, per di più a contenuto rigido; con la conseguenza che, una volta esaurita o venuta meno l'efficacia regolativa della cautela specifica, occorre individuare un nuovo precetto prudenziale che delinei la pretesa comportamentale, rinnovando il giudizio di rappresentabilità ed evitabilità alla stregua delle peculiari circostanze del caso.

Una volta affermata l'indispensabilità della colpa generica, pur nell'ambito di un settore densamente regolato, s'impone ancora un'ultima notazione circa i rapporti con la colpa specifica. Occorre infatti chiedersi se la riconduzione della condotta dell'agente nell'alveo della colpa generica, nei termini in cui sopra si è detto, faccia venir meno la possibilità di sussumere il fatto commesso nelle fattispecie speciali di omicidio e lesioni, con conseguente applicazione delle fattispecie ordinarie in via residuale<sup>13</sup>. Detto altrimenti, poiché le fattispecie di omicidio e lesioni stradali richiedono che gli eventi in parola siano cagionati « con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale », si potrebbe essere indotti ad applicare le fattispecie colpose comuni ogni qualvolta l'evento lesivo scaturisca dalla mancata osservanza di un precetto non scritto. Questa soluzione offre tuttavia il fianco a molteplici rilievi.

Anzitutto, la clausola generale di cui all'art. 140 c.d.s. prescrive all'utente della strada di orientare la sua condotta a un modello il cui contenuto si concretizza di volta in

---

<sup>12</sup> Esempio suggerito da FORTI, *Colpa ed evento*, Giuffrè, 1990, 302.

<sup>13</sup> Per tale soluzione, nettamente minoritaria, MARINI, *Omicidio*, in *Dig. disc. pen.*, vol. VIII, Utet, 1994, 542. Più di recente, a proposito delle nuove fattispecie di omicidio e lesioni stradali, si vedano in tal senso ANTOLISEI, *Pt. spec.*, cit., 57; AMATO, *Un impianto diretto a considerare solo la colpa specifica*, in *Guida dir.*, n. 16/2016, 55 s.

volta con riferimento all'esigenza di garantire l'ordinato svolgimento e la sicurezza della circolazione, in tal modo offrendo una "copertura" in termini di colpa specifica a tutte le cautele non positivizzate<sup>14</sup>. Inoltre, nella fenomenologia dei sinistri spesso si assiste, come anticipato, a una integrazione tra i profili di colpa specifica e generica, che rende la distinzione tra le due categorie priva di ricadute operative, perché la fattispecie speciale sorretta da colpa specifica si applicherebbe sempre in luogo di quella generale<sup>15</sup>. Infine, su un piano più generale, davvero poco senso avrebbe una discriminazione sanzionatoria così netta fondata solo sulla circostanza che la condotta riceva la sua qualifica di negligenza in base a una norma scritta o no. A tacer d'altro, infatti, la violazione di una regola di comune prudenza può in concreto esprimere un disvalore d'azione molto più pregnante rispetto alla infrazione di una cautela specifica: si pensi a colui che, pur contenendo la velocità nei limiti consentiti, non la moderi sebbene si avveda che poco più avanti un gruppo di bambini corre in direzione della strada inseguendo un pallone.

### **3. (Segue): la necessità di individuare gli elementi della tipicità colposa**

Come si è già detto a più riprese, il disvalore della condotta dei delitti stradali si incentra sulla « violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale ». Al fine di una prima delimitazione dell'ambito di applicazione delle nuove fattispecie, occorre pertanto muovere dall'analisi della nozione di circolazione stradale; tale passaggio costituisce un momento imprescindibile dell'indagine per diverse ragioni.

In primo luogo, un approccio più moderno al tema della colpa, improntato a una maggiore valorizzazione del versante normativo, non può metodologicamente prescindere da una pre-selezione del *corpus* regolativo che costituisce l'essenza del delitto colposo<sup>16</sup>.

---

<sup>14</sup> In questo senso è unanime la giurisprudenza: per tutte Cass. pen., Sez. IV, 3 ottobre 2012 (dep. 30 novembre 2012), n. 46441, in *DeJure*.

<sup>15</sup> Non si può invero accogliere la soluzione, seppur prospettata in via solo teorica, del concorso formale tra delitto colposo comune e quello stradale (così invece AMATO, *op. cit.*, 56); è evidente che siamo qui di fronte a una palese ipotesi di concorso apparente, in virtù del rapporto di specialità tra le due norme nonché – qualora si volesse utilizzare anche questo ulteriore criterio, ormai recessivo nella prassi – dell'identità del bene giuridico tutelato.

<sup>16</sup> In questi termini, GIUNTA, *La legalità*, cit., 154 : « Gli sviluppi della responsabilità colposa portano a rivalutare l'importanza del c.d. disvalore di azione dell'illecito colposo, per lungo tempo trascurato ».

A ben vedere, però, l'opportunità di fondare l'analisi della colpa stradale su una preliminare individuazione delle regole cautelari proprie del settore non risponde solo a un'esigenza di carattere latamente dogmatico, ma legittima – o quanto meno fortifica – la posizione di tali fattispecie al cospetto dei corollari del principio di legalità. Tralasciamo pure i problemi relativi al rapporto tra individuazione della diligenza dovuta e irretroattività<sup>17</sup>, che non lambiscono – se non in misura esigua – il settore in esame poiché, come già anticipato, esso è meno sensibile, a differenza di altri, all'incedere del progresso tecnologico, il quale impone un costante aggiornamento delle prassi cautelari. Sempre rimanendo in tema di legalità, si ponga invece mente alle ricadute in punto di tassatività-determinatezza che il fenomeno di necessaria etero-integrazione della fattispecie colposa, inevitabilmente « aperta e bisognosa di completamento »<sup>18</sup> ad opera del sostrato normativo di riferimento, può comportare<sup>19</sup>.

La problematica della compatibilità del reato colposo in generale con tali principi ha ricevuto una certa attenzione sul versante dottrinale, soprattutto in seno alla letteratura d'oltralpe<sup>20</sup>. Tale atteggiamento scientifico è sicuramente in parte ascrivibile alla maggiore sensibilità che il sistema giuridico tedesco dimostra rispetto al principio di tassatività, previsto esplicitamente nella *Grundgesetz* (§ 103 n. 2) e spesso declinato dal legislatore nella costruzione di fattispecie penali formulate in maniera casistica. Con speci-

---

rata dalle concezioni normative, le quali, privilegiando il problema dell'imputazione, polarizzavano l'interesse sul disvalore di evento, onde contrastare la degradazione dell'offesa al ruolo di mera condizione di punibilità. Ogni teorica è figlia del suo tempo. Si comprende, pertanto, che una volta sottratta la colpa al cono d'ombra della responsabilità oggettiva occulta, si sia opportunamente acuita la sensibilità per il versante della tipicità colposa, sotto il profilo dell'eterointegrazione della fattispecie penale ad opera della regola cautelare ».

<sup>17</sup> Per approfondimenti sul punto si veda CASTRONUOVO, *op. cit.*, 182 ss.

<sup>18</sup> Testualmente WELZEL, *Fahrlässigkeit und Verkehrsdelikte. Zur Dogmatik der fahrlässigen Delikte*, C.F. Müller, 1961, 14 s.; conf., nella dottrina italiana, VENEZIANI, *Regole cautelari "proprie" ed "improprie"*, Cedam, 2003, 12; C. FIORE – S. FIORE, *Diritto penale. Parte generale*, Utet, 2016<sup>5</sup>, 279.

<sup>19</sup> La circostanza che la regola violata dia luogo ad un fenomeno di integrazione della fattispecie colposa è ormai assodata in dottrina: RISICATO, *Gli elementi normativi della fattispecie penale. Profili generali e problemi applicativi*, Giuffrè, 2004, 71 s.; CASTRONUOVO, *La colpa*, cit., 166, 172; GIUNTA, *Il reato colposo nel sistema delle fonti*, in *Giust. pen.*, 2012, II, 582; MICHELETTI, *La colpa nella bancarotta semplice patrimoniale. Contributo allo studio della regola cautelare come criterio di delimitazione della responsabilità colposa*, in *Riv. trim. dir. pen. ec.*, 2000, 631 ss. Dall'assodata esigenza di operare un rinvio per delimitare l'ambito della fattispecie deriva che « il concetto normativo non deve dare adito a incertezze né in ordine all'individuazione della norma richiamata, né in ordine all'ambito applicativo e al contenuto di tale norma » (così MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *Manuale*, cit., 73, corsivo nostro).

<sup>20</sup> Non si può omettere il riferimento, nella letteratura d'oltralpe, all'imponente opera monografica di DUTTGE, *Zur Bestimmtheit des Handlungsunwerts von Fahrlässigkeitsdelikten*, Mohr Siebeck, 2001, della cui complessa concezione si darà conto nella nota 23. In Italia, particolarmente sensibile alla tematica si dimostra CASTRONUOVO, *La colpa*, cit., 135 ss., il quale rileva come fino ad ora non si sia tributata la giusta importanza all'opera di individuazione del « materiale precettivo di riempimento della tipicità » (154).

fico riferimento al reato colposo, poi, l'operazione è stata resa viepiù necessaria dalla mancanza di una norma, simile al nostro art. 43 c.p., che traccia una definizione dello stesso<sup>21</sup>.

Gli sviluppi di queste riflessioni sono sicuramente meritevoli di attenzione per lo sforzo teorico e i risultati raggiunti; essi appaiono tuttavia poco funzionali, rispetto alla nostra indagine, per via delle caratteristiche del settore esaminato.

Anzitutto, anche con riferimento al corollario della determinatezza valgono, *mutatis mutandis*, le considerazioni appena svolte con riguardo all'irretroattività. Non sussiste un problema di ricostruzione della regola cautelare sulla scorta di un procedimento che attinga al più aggiornato sapere tecnico-scientifico: è per questo che il settore della circolazione stradale può concedersi il "lusso" di una relativa stabilizzazione del sostrato precauzionale. Non è dunque necessario scomodare strumenti concettuali, affinati dall'elaborazione dottrinale, quali gli usi<sup>22</sup> o la prevedibilità soggettiva<sup>23</sup>, perché il codi-

---

<sup>21</sup> Così COLOMBI CIACCHI, *Alla ricerca della determinatezza della fattispecie colposa: i recenti sviluppi della dottrina tedesca*, in *Ind. pen.*, 2005, 761. Tuttavia, invita a non sopravvalutare l'utilità, sempre sul piano della tassatività, delle definizioni generali del reato colposo FRISCH, *Le definizioni legali nel diritto penale tedesco*, in *Omnis definitio in iure periculosa? Il problema delle definizioni legali nel diritto penale*, a cura di Cadoppi, Cedam, 1996, 234, secondo il quale « il cittadino è ben poco aiutato da una definizione generale di colpa. Piuttosto gli dovrebbe essere detto che cosa fare o non fare in contesti concreti, affinché il suo comportamento non venga considerato colposo »; conf. CASTRONUOVO, *Le definizioni legali del reato colposo*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2002, 513.

<sup>22</sup> Come noto, alcuni Autori (in particolare GIUNTA, *La normatività della colpa penale. Lineamenti di una teorica*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1999, 86 ss., nonché MICHELETTI, *La colpa nella bancarotta semplice patrimoniale*, cit., 633 ss.) hanno proposto il ricorso agli usi, intesi quali prescrizioni cristallizzate la cui efficacia preventiva è stata affinata nell'esperienza pregressa, al fine di rinsaldare il carattere normativo della colpa proprio in quelle attività nelle quali la positivizzazione delle cautele appare di difficile praticabilità: non è questo tuttavia il caso della circolazione stradale. Sarebbe tutt'al più interessante chiedersi se, nel settore oggetto del nostro studio, le prassi comportamentali possano essere invocate in funzione "scriminante" allorché una determinata regola di condotta viene costantemente violata, in favore di un diverso modello affermatosi tra i consociati, in quanto la sua pedissequa applicazione condurrebbe a una sostanziale paralizzazione dell'attività. Vi è però da rilevare che nella circolazione stradale la sistematica infrazione di alcune norme (ad esempio quella che prescrive l'allacciamento delle cinture di sicurezza anche per i passeggeri dei sedili posteriori) è dovuta sovente, più che a un bilanciamento d'interessi nel quale la cautela soccombe rispetto allo svolgimento dell'attività, ad un atteggiamento di noncuranza cronica diffusa tra gli utenti (sulla scarsa funzionalità degli usi in chiave preventiva, per la ragione appena riferita, si veda diffusamente MARINUCCI, *Innovazioni tecnologiche e scoperte scientifiche: costi e tempi di adeguamento delle regole di diligenza*, in *Scritti per Federico Stella*, Jovene, 2007, 807 ss.). Parzialmente diversa potrebbe apparire l'ipotesi nella quale la regola invalsa nella prassi assicura un più efficace svolgimento dell'attività rischiosa; in questo caso affiorano due ulteriori questioni. In primo luogo, si pone un problema di gerarchia tra fonti, atteso che nel nostro ordinamento non vi è spazio per l'operatività di usi *contra legem*. Anche laddove si riuscisse a superare questo scoglio, poi, l'uso adottato in luogo della prescrizione scritta dovrebbe assicurare quantomeno la medesima efficacia preventiva rispetto ai rischi tipici del settore. Per chiarire il concetto si pensi, da un lato, alla regola che impone di concedere la precedenza a destra in assenza di segnaletica differente, la quale viene spesso derogata nelle intersezioni tra strade secondarie e principali, laddove i conducenti che viaggiano su queste ultime quasi mai sono disposti ad arrestarsi per consentire l'immissione nel traffico degli altri; dall'altro, si considerino le disposizioni sulla

ce di condotta è largamente positivizzato e le residue cautele che, essendo rimesse alla concretizzazione ad opera dell'agente, rimangono affidate ai parametri di comportamento della colpa generica, non s'imbattono in alcun modo nelle insidie concettuali e operative che caratterizzano le attività connotate da un incalzante progresso tecnico-scientifico. Il lavoro che attende l'interprete è dunque, più semplicemente, quello di coordinare il materiale normativo esistente cercando di sistematizzare le nozioni ivi contenute, in modo da evitare che tale compito sia delegato esclusivamente al lavoro del formante giurisprudenziale. La funzione d'integrazione dell'illecito colposo ad opera della giurisprudenza è stata peraltro esaltata da alcuni sostenitori della teoria dell'*offene Tatbestand*<sup>24</sup>; tuttavia, non v'è chi non veda come questa prospettiva, oltre che stridente con le istanze garantistiche sottese alla tassatività-determinatezza già sul piano astratto<sup>25</sup>, susciti ulteriori riserve se contestualizzata nel nostro ordinamento, dove

---

distanza di sicurezza tra veicoli in transito, spesso ignorate in situazioni di traffico intenso. Nel primo caso, la regola alternativa maturata nella prassi è astrattamente in grado di garantire un livello di contenimento del rischio simile a quella soppiantata, poiché si tratta di un avvicendamento tra regole aventi entrambe natura ordinatoria, fondate cioè su una concezione tra gli utenti; questo avvicendamento tra regole s'infrangerebbe però nel limite costituito dall'affidamento, che sarebbe invocato da quegli utenti, magari estranei rispetto al contesto sociale di riferimento, i quali confidano nella vigenza della regola scritta sistematicamente violata. Nel secondo caso, invece, la circostanza che alla diminuzione della distanza di sicurezza corrisponda un incremento delle probabilità di collisione risponde a una massima scientifico-esprienziale, per cui l'accantonamento della regola scritta importa un innalzamento del rischio che essa mira a prevenire (per la distinzione tra cautele dotate di "copertura scientifico-esprienziale" e quelle rispondenti a "un'esigenza puramente organizzativa e ordinatoria" si veda GIUNTA, *La normatività*, cit., 101 s.). In definitiva, non sembra che si possa tributare alcuna rilevanza agli usi nella ricostruzione del retroterra regolativo della colpa stradale.

<sup>23</sup> Si segnala sotto questo aspetto la particolare concezione psicologico-normativa di DUTTGE, *Zur Bestimmtheit*, cit., 361 ss., il quale, nel quadro di una teorica improntata alla personalizzazione dell'illecito colposo, tende a valorizzare il ruolo della *Erkennbarkeit*, individuando una serie di indici in base ai quali sarebbe possibile calcolare un valore della percepibilità del pericolo; tale dato numerico consentirebbe di imputare o no l'evento al soggetto agente a seconda che esso superi una soglia prefissata dal legislatore. Come ci si avvede, si tratta di un'impostazione che può esperire una qualche funzionalità nel campo della colpa generica, atteso che in quella specifica il giudizio di prevedibilità è pressoché completamente esaurito dal legislatore.

<sup>24</sup> WELZEL, *op. cit.*, 15, si spinge addirittura a teorizzare una funzione legislativa del giudice nella individuazione delle cautele; in questa prospettiva si vedano anche JESCHECK-WEIGEND, *Lehrbuch des Strafrechts*, Duncker & Humblot, 1996<sup>5</sup>, 564, secondo i quali la concretizzazione dei *Sorgfaltspflichten* non può avvenire altrove che nella *Gerichtspraxis*; anzi, il cittadino potrebbe informarsi molto più facilmente attraverso questa che non tramite la legge. Secondo LENCKNER, *Technische Normen und Fahrlässigkeit*, in *Festschrift für Karl Engisch zum 70. Geburtstag*, Vittorio Klostermann, 1969, 501 s., l'integrazione giudiziale è ammissibile solo laddove l'obbligo di diligenza sia ricavabile in maniera univoca sulla scorta del sapere scientifico accreditato nel contesto sociale di riferimento e non anche quando sussista divergenza di opinioni sul protocollo cautelare da adottare.

<sup>25</sup> Pur assumendo, con scarso realismo, che la prassi giudiziale si attesti su posizioni stabili e univoche nell'individuare con esattezza i *Diligenzpflichten* di una determinata attività, rimarranno comunque privi di copertura legale i primi casi sui quali la giurisprudenza sarà chiamata a decidere: per questa critica si veda BOHNERT, *Das Bestimmtheitsfordernis im Fahrlässigkeitstatbestand*, in *ZStW*, 1982, 71.

l'omogeneità degli indirizzi pretori è fortemente insidiata dalla crisi della nomofilachia<sup>26</sup>.

Sempre rimanendo nella prospettiva della legalità-determinatezza, ulteriore peculiarità della colpa stradale è la circostanza che l'operazione di ricostruzione delle regole cautelari che l'interprete è chiamato a effettuare non è solo funzionale a una cernita delle condotte penalmente rilevanti rispetto a quelle che tali non sono, ma assume di mira un altro scopo, ossia quello di discernere i comportamenti sussumibili sotto le nuove fattispecie di omicidio e lesioni stradali e quelli che ricadono sotto il comune art. 589 c.p. Si rivela quindi un'operazione – per così dire – tutta “interna” rispetto al reato colposo: di fronte alla realizzazione di un evento, si tratta di capire se l'agente debba rispondere del delitto colposo speciale o di quello comune. La differenza tra i due termini dell'alternativa non è solamente di ordine sanzionatorio, avuto riguardo ai recenti insprimenti; occorre altresì tener presente che la contestazione del titolo di reato speciale comporta la sottoposizione a un regime processuale del tutto peculiare<sup>27</sup>.

L'esigenza di procedere a una delimitazione dei vari statuti cautelari s'impone, naturalmente, pure a causa delle recenti tendenze legislative alla progressiva segmentazione del delitto colposo; ciò spiega anche perché in tempi passati tale bisogno di ordine concettuale non sia stato avvertito. Infatti, dinanzi a un unico modello di delitto colposo, l'individuazione dell'attività nella quale incasellare la cautela violata risponde al più a un'istanza meramente classificatoria; al contrario, laddove da siffatta catalogazione discendano differenti ricadute di natura processuale e afflittiva, il discorso si fa ben più serio. Diventa infatti ineludibile la necessità di tracciare i confini tra ogni sotto-settore e il modello generale, nonché tra i vari sotto-settori stessi; poiché non è da escludere l'eventualità di interferenze, ad esempio, tra la colpa stradale e quella discendente dalla violazione delle regole che presidiano la sicurezza dei luoghi di lavoro. Detto in altri termini, se finora la polarizzazione dell'illecito colposo sull'evento lesivo aveva messo in ombra le differenze relative alle varie tipologie di condotte, la valorizzazione di que-

---

Nell'ambito della letteratura italiana, denuncia la tensione tra integrazione giudiziale e principio di legalità DONINI, *Illecito e colpevolezza nell'imputazione del reato*, Giuffrè, 1991, 393 s.

<sup>26</sup> Su quest'ultimo profilo si vedano i contributi di LUPO, *Cassazione e legalità penale. Relazione introduttiva*, e CANZIO, *Crisi della nomofilachia e prospettiva di riforma della Cassazione*, in *Cassazione e legalità penale*, a cura di Cadoppi, Dike, 2015, 33 ss. e 329 ss.

<sup>27</sup> Per una panoramica sul punto BIGIARINI, *Gli aspetti processuali più rilevanti: prelievo biologico coattivo, arresto in flagranza e competenza del giudice*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 442 ss.

ste ultime ad opera del legislatore, attuata mediante una diversificazione della risposta sanzionatoria e del regime processuale, induce l'interprete a focalizzarsi sui connotati delle regole cautelari del settore e dunque, più in generale, sul disvalore espresso dalla condotta colposa. Questa diversa prospettiva si può già cogliere, del resto, in quegli ordinamenti dove il contrasto alla criminalità stradale si connota per un ricorso massivo alle fattispecie di pericolo, nelle quali il nucleo dell'illecito è incentrato sulla condotta – vuoi perché l'evento manca, come nel modello del pericolo astratto, vuoi perché lo stesso, lungi dal materializzarsi, assurge a mero termine di riferimento di un giudizio probabilistico di relazione<sup>28</sup>, come nel pericolo concreto – e l'elaborazione teorica, sul duplice versante dottrinale e giurisprudenziale, è andata molto avanti nella definizione di concetti quali circolazione, veicolo, guida ecc.<sup>29</sup> Tale opera di affinamento concettuale trova una ragione plausibile nella notazione che, trattandosi di reati privi di evento lesivo, la perimetrazione della relativa tipicità non è più un problema “interno” alla responsabilità colposa, come nel nostro modello di reato d'evento, ma vale a discernere le condotte penalmente rilevanti da quelle che vanno incontro a differenti tipi di risposte da parte dell'ordinamento: per tali ragioni l'interprete si mostra molto più sensibile al problema.

Assodato dunque che il tema della definizione del *corpus* regolativo rappresenta un passaggio ineludibile dell'analisi, per le ragioni appena rassegnate, e che tale operazione è agevolata dalla presenza di un bacino di regole cautelari sufficientemente denso e poco mutevole nel tempo, è possibile ora scandire le fasi dell'indagine.

Più specificamente, la trattazione prenderà avvio con una selezione delle regole idonee a sostenere l'imputazione per i delitti colposi stradali: si tratta, in altri termini, della ricostruzione del substrato normativo riconducibile alla nozione di “norme sulla disciplina della circolazione stradale”. In tale operazione, come a breve si vedrà, assume

---

<sup>28</sup> Per tale definizione del pericolo concreto ANGIONI, *Il pericolo concreto come elemento della fattispecie penale*, Giuffrè, 1994<sup>2</sup>, 18 ss. In senso parzialmente difforme rispetto a quanto sostenuto nel testo, ritiene che sotto il profilo dell'efficacia tipicizzante il pericolo concreto non sia poi così distante dall'evento naturalistico MAZZACUVA, *Il disvalore di evento nell'illecito penale. L'illecito commissivo doloso e colposo*, Giuffrè, 1983, 290 s.

<sup>29</sup> Si veda, a titolo esemplificativo, l'approfondimento casistico, ad opera della dottrina e della giurisprudenza tedesche, dei concetti ruotanti attorno alla nozione di circolazione in merito al reato di cui al § 315c dello *Strafgesetzbuch*, sull'analisi del quale si tornerà più avanti (*supra*, cap. V): per tutti KÖNIG, § 315c, in *Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar*, diretto da Laufhütte-Rissing van Saan-Tiedemann, XI, §§ 306 bis 323, De Gruyter, 2008<sup>12</sup>, 356 ss.

particolare importanza la perimetrazione soggettiva dei destinatari delle norme appena individuate.

Successivamente, dal sistema così ricavato verranno espunte le norme che non hanno come finalità cautelare quella di evitare la verifica dell'evento morte o lesioni.

Infine, andrà verificato che le norme risultanti a seguito di questa selezione, ossia quelle afferenti alla nozione di circolazione e aventi una finalità preventiva nei confronti dell'evento morte o lesioni, abbiano effettivamente condotto a tali eventi passando per uno snodo causale 'tipico', che si articoli cioè in eventi intermedi ciascuno dei quali sia coperto dalla regola cautelare violata. Solo se la valutazione del caso concreto supera il vaglio di questi tre passaggi, l'evento verificatosi potrà essere imputato al soggetto secondo le fattispecie di omicidio e lesioni stradali.

#### **4. La selezione *in astratto* della regola cautelare specifica: il ruolo della nozione di circolazione**

La nozione di circolazione, a dir vero poco tematizzata dalla dottrina e dalla prassi, abbisogna di una perimetrazione puntuale, ove si voglia garantire una base salda al fine di ricostruire lo statuto comportamentale dell'utente della strada. Proprio la definizione dell' "ampiezza soggettiva" di tale tipo<sup>30</sup>, come si vedrà, costituisce uno dei principali nodi da sciogliere.

L'indagine può prendere le mosse dalla distinzione tra una nozione più circoscritta di "circolazione", coniata dalla dottrina – per lo più non penalistica – e in seguito recepita nel codice della strada, e una nozione più ampia, di cui si darà conto più avanti.

Prima dell'avvento del nuovo codice della strada, l'elaborazione teorica aveva tratteggiato il concetto di "atto di circolazione", intendendo con tale espressione quello po-

---

<sup>30</sup> Sulla necessità di individuare preliminarmente e in maniera circoscritta il destinatario della regola prudenziale si veda CORNACCHIA, *Concorso di colpe*, cit., 486: « il sostrato normativo che viene tipizzato dalla colpa è dato da doveri giuridici logicamente preesistenti rispetto alla tipicità, che fanno parte dello status del cittadino (o di speciali status riconosciuti dall'ordinamento) predicabile in capo a ciascun soggetto. La sfera di competenza, "segnalata" dal dovere giuridico corrispondente, è per così dire la *casella* in cui va inserito il giudizio sul comportamento colposo ». Più in generale, in merito alle recenti tendenze della dogmatica della colpa a valorizzare il ruolo dell'agente in funzione selettiva, si veda MICHELETTI, *Il criterio della competenza sul fattore di rischio concretizzatosi nell'evento. L'abbrivio dell'imputazione colposa*, in *Criminalia*, 2015, 509 ss.

sto in essere da veicoli, pedoni o animali che « percorrono le vie pubbliche o comunque si muovono, si spostano o sostano su strade o aree pubbliche »<sup>31</sup>. Tale nozione è stata trasfusa nel nuovo codice della strada, il quale, all'art. 3, definisce la circolazione come « il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada ». Adoperando la definizione riportata è dunque possibile circoscrivere il concetto sulla base di tre elementi: l'atto, lo spazio fisico, i soggetti. Tali componenti devono essere ulteriormente specificate.

#### 4.1. *L'atto di circolazione e la nozione di guida*

La categoria di atti sussumibile nell'attività di circolazione abbraccia qualsiasi stato, di moto o di quiete, in cui il veicolo o il soggetto si trova sulla superficie della strada, compresa la sosta a motore spento<sup>32</sup>. Invero, lo stesso codice contiene svariate disposizioni disciplinanti le modalità di sosta dei veicoli: per esemplificare si consideri l'art. 158, il quale elenca una serie di circostanze nelle quali la sosta non è consentita. Tra le regole che disciplinano la sosta, frequente nella casistica giurisprudenziale è l'art. 157, co. 7, il quale vieta « di aprire le porte di un veicolo, di discendere dallo stesso, nonché di lasciare aperte le porte, senza essersi assicurato che ciò non costituisca pericolo o intralcio per gli altri utenti della strada »<sup>33</sup>.

All'interno del *genus* circolazione è necessario circoscrivere la nozione di guida, che assume specifico rilievo ai fini dell'applicazione di determinate fattispecie aggravanti dei delitti di omicidio e lesioni, nonché di altre ipotesi di reato del codice della strada. Nel lessico pretorio è ricorrente la condivisibile affermazione che l'attività di guida consiste « nell'esercizio della facoltà umana di controllo e di dominio di un veicolo semovente [...] secondo le potenzialità tecniche e cinematiche » dello stesso<sup>34</sup>. Per-

---

<sup>31</sup> ANGELONI-BONASI BENUCCI, *Circolazione stradale*, in *Enc. dir.*, Giuffrè, 1960, VI, 24.

<sup>32</sup> ANGELONI-BONASI BENUCCI, *op. loc. cit.*; TRIDICO, *Circolazione stradale*, in *Dig. disc. pubbl.*, III, Utet, 1989, 89. In giurisprudenza, per una nozione ampia di circolazione stradale, comprendente anche la "circolazione statica", si veda Cass. civ., Ss.Uu., (24 febbraio 2015) 29 aprile 2015, n. 8620, in *DeJure*.

<sup>33</sup> La Suprema Corte ha ritenuto sussistente l'omicidio commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale in un caso in cui l'agente, aprendo imprudentemente lo sportello della vettura, urtava un ciclista che cadeva al suolo e finiva investito da un ciclomotore: così Cass. pen., Sez. IV, 20 maggio 2016 (dep. 1° agosto 2016), n. 33602, in *DeJure*.

<sup>34</sup> Cass. pen., Sez. IV, 19 ottobre 2010 (dep. 31 dicembre 2010), n. 45898, in *DeJure*.

tanto il soggetto che, procedendo a piedi, sospinge manualmente su una strada pubblica una bicicletta, un motociclo o addirittura un'auto, non pone in essere un'attività di guida; lo stesso assume piuttosto la qualifica di pedone<sup>35</sup>, in quanto tale destinatario di un preciso *corpus* di precetti sulla circolazione, differenti da quello proprio dei conducenti, nei termini in cui si dirà di qui a breve.

#### 4.2. La strada pubblica

La nozione di strada pubblica va ricavata mediante il ricorso a un criterio funzionale e non avuto riguardo alla titolarità formale della stessa. In altri termini, s'intende pubblica qualsiasi strada destinata a un uso pubblico, a prescindere dall'insistenza del diritto di proprietà o di altri diritti reali da parte di privati sulla medesima<sup>36</sup>. V'è dunque da chiedersi se in tale nozione rientrino aree private non aperte per la totalità degli utenti della strada ma comunque accessibili a un numero elevato di persone, ad esempio i parcheggi o le strade interne di grandi complessi residenziali. Proprio sulla scorta del già citato criterio funzionale, sarebbe irragionevole escludere siffatte situazioni dalla nozione in esame, anche perché sovente le modalità della circolazione in tali luoghi non divergono da quella sulle strade pubbliche<sup>37</sup>: si pensi banalmente al fatto che i veicoli a motore possono accedervi e alla presenza della segnaletica stradale.

Una particolare menzione meritano le competizioni sportive, che l'art. 9 del codice vieta su strade e aree pubbliche, salvo autorizzazione delle autorità competenti. Proprio sulla scorta del citato criterio funzionale, è da ritenere che, allorquando la competizione si svolga su strada di proprietà pubblica, ma chiusa alla generalità degli utenti per consentire lo svolgimento della gara, venga meno il requisito della pubblicità della stessa

---

<sup>35</sup> Si veda l'art. 182, co. 4 c.d.s.: « I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza. »

<sup>36</sup> In tal senso si vedano ANGELONI-BONASI BENUCCI, *op. loc. cit.*; TRIDICO, *op. loc. cit.* In giurisprudenza, di recente, Cass. pen., Sez. IV, 17 dicembre 2010 (dep. 26 gennaio 2011), n. 2582, in *De-Jure*.

<sup>37</sup> Conf. Cass., Sez. IV, 15 ottobre 1984 (dep. 28 gennaio 1985), n. 860, in *C.E.D.*, n. 167582: « Identica è, infatti, la situazione materiale di pericolo derivante dalla predetta circolazione, per cui gli utenti dell'area privata hanno diritto di attendersi dai conducenti di veicoli a motore un comportamento di osservanza delle norme del codice della strada anche quando questi ultimi si trovino a circolare in area privata ».

con conseguente impossibilità di ricondurre tale attività nell'ambito della circolazione<sup>38</sup>. Pertanto, in caso di omicidio o di lesioni colpose, ai partecipanti non potranno essere contestate le fattispecie speciali; nondimeno, gli stessi saranno tenuti a rispettare le regole prudenziali proprie della competizione organizzata, nonché quelle del codice in quanto richiamate o che comunque vengono in rilievo secondo i parametri della colpa generica.

In termini non dissimili stanno le cose con riferimento a eventuali manifestazioni, religiose o di altra natura, che prevedono l'utilizzo di veicoli<sup>39</sup>.

#### 4.3. I soggetti

Per quanto concerne gli attori della circolazione, considerati dal punto di vista del mezzo di locomozione, l'art. 2 c.d.s. contempla espressamente veicoli, pedoni e animali: ai fini dell'imputazione penale, è evidente che non rilevano tanto i veicoli e gli animali, quanto i soggetti che conducono veicoli o veicoli trainati da animali.

La definizione di veicolo è offerta dall'art. 46, a tenore del quale « si intendono per veicoli tutte le macchine di qualsiasi specie, che circolano sulle strade guidate dall'uomo », con esclusione delle « macchine per uso di bambini, le cui caratteristiche non superano i limiti stabiliti dal regolamento » e di quelle « per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore ». Rientrano pertanto nella nozione in parola anche i veicoli il cui movimento è possibile grazie alla forza muscolare umana, come velocipedi, slitte e altri mezzi trainati o spinti dall'uomo (art. 48), con esclusione di pattini, tavole e altri acceleratori di andatura, che l'art. 190 riconduce alla circolazione pedonale.

---

<sup>38</sup> Si veda Cass. civ., Sez. III, 14 giugno 2012 (dep. 4 settembre 2012), n. 14815, in *DeJure*: « durante lo svolgimento di gara in strada, temporaneamente chiusa al pubblico transito, non trovano applicazione per i partecipanti alla gara le ordinarie norme di comportamento prescritte ai conducenti di veicoli nella circolazione stradale ». Diversamente, quando la competizione si svolge su strada rimasta aperta al traffico, permangono i pericoli per la pubblica incolumità che esigono il rispetto delle regole cautelari "comuni" anche nello svolgimento della gara: così PATALANO, *op. cit.*, 1010.

<sup>39</sup> A proposito di un omicidio colposo avvenuto durante una manifestazione religiosa, la Suprema Corte ha escluso l'assoggettabilità dello stesso alle regole specifiche del codice della strada: così Cass. pen., Sez. IV, 1 febbraio 2011 (dep. 11 marzo 2011), n. 9926, in *DeJure*.

I veicoli a trazione umana, unitamente a quelli a trazione animale, si contrappongono ai veicoli a motore, elencati dagli artt. 52 ss. (ciclomotori, motoveicoli, autoveicoli ecc.). Tralasciando per il momento le riserve concernenti l'applicabilità delle fattispecie di omicidio e lesioni stradali, anche nella versione base, ai veicoli non motorizzati, sulle quali si tornerà nel prossimo paragrafo, l'operatività di tutte le aggravanti dei reati di omicidio e lesioni stradali è legata alla circostanza che il soggetto si ponga alla guida di un veicolo a motore. Ne discende tra l'altro che, in caso di delitto commesso da ciclista in stato di alterazione, troverà applicazione la fattispecie di cui al primo comma dell'art. 589-*bis* o 590-*bis*, unitamente alla relativa contravvenzione del codice della strada per guida in stato di ebbrezza o di stupefazione, che per espressa formulazione (artt. 186, 186-*bis* e 187) include come soggetti attivi anche i conducenti di veicoli non a motore<sup>40</sup>.

Tra le due categorie di veicoli, pongono qualche problema di inquadramento le biciclette a pedalata assistita (cd. *EPAC*), ossia quelle dotate di un motore ausiliario elettrico la cui alimentazione si riduce progressivamente fino ad arrestarsi quando il conducente raggiunge la velocità di 25 km/h o prima, se lo stesso smette di pedalare<sup>41</sup>. È da escludere la possibilità di inquadrare tali mezzi nella categoria dei veicoli a motore solo per via della presenza di un motore elettrico: in tal senso depone il dato letterale dell'art. 50 c.d.s., il quale espressamente annovera tali mezzi tra i velocipedi, nonché il rilievo, tutt'altro che secondario, che la forza esercitata dal motore è sussidiaria rispetto a quella muscolare e si arresta contestualmente a quest'ultima<sup>42</sup>. Qualche dubbio residua nel caso in cui un siffatto veicolo sia dotato di un motore che superi in potenza i limiti prescritti dalla legge (0,25 kw) o che espliciti la sua forza motrice anche in assenza di pedalata. Prescindendo dai problemi di natura amministrativa legati all'omologazione del veicolo, ci pare che i limiti posti dalla normativa siano funzionali a contenere il ruolo esplicato dal motore, nel movimento del veicolo, a tutto vantaggio della forza umana: pertanto appare ragionevole concludere che l'assenza di tali condizioni faccia venir meno la *ratio* che ha reso possibile la loro esclusione dal novero dei veicoli a motore.

---

<sup>40</sup> Per un caso di applicazione del reato di guida in stato di ebbrezza a un ciclista si veda Cass. pen., Sez. IV, 22 gennaio 2015, (dep. 2 febbraio 2015), n. 4893, in *Dir. pen. cont.*, 8 maggio 2015, con nota adesiva di MARIOTTI, *Guida in stato di ebbrezza alcolica... in sella ad una bicicletta*.

<sup>41</sup> Così l'art. 1 della direttiva 2002/24/CE.

<sup>42</sup> A sostegno di questa ricostruzione può invocarsi anche il d.m. 31 gennaio 2003 del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale, disciplinando l'omologazione dei veicoli a motore a due e tre ruote, espressamente esclude dal suo ambito di applicazione le biciclette a pedalata assistita.

#### 4.3.1. In particolare: il pedone

Tra i soggetti della circolazione destinatari delle regole cautelari, come si è già anticipato, rientrano anche i pedoni. La nozione di pedone può essere agevolmente ricavata in negativo: è tale colui che si muove su una strada pubblica senza avvalersi di alcun veicolo. Tralasciando una serie di disposizioni prudenziali sparse per il codice e rivolte a tale categoria di utenti, l'art. 190 fissa in generale una serie di prescrizioni disciplinanti il transito pedonale sulle strade: secondo la disposizione in parola, « i pedoni devono circolare sui marciapiedi, sulle banchine, sui viali e sugli altri spazi per essi predisposti ». Per quanto rileva in questa sede, vale la pena precisare che i marciapiedi, così come le altre aree destinate alla circolazione pedonale, sono « parte della strada », ai sensi dell'art. 3 del codice. Ne discende che la circolazione pedonale non differisce, se non per la diversità delle regole che la disciplinano, da quella veicolare<sup>43</sup>.

In linea teorica, dunque, il pedone si configura come un potenziale soggetto attivo delle fattispecie di omicidio o lesioni stradali, fatta eccezione per quelle aggravanti – come si è già visto – la cui operatività non può prescindere dalla guida di un veicolo. Sebbene la prassi giurisprudenziale non contempli casi del genere, tale conclusione non sarebbe revocabile neanche nel caso in cui il pedone cagioni la morte o le lesioni di un altro pedone.

Si ipotizzi che un soggetto, violando il disposto di cui all'art. 190, co. 9 c.d.s., il quale vieta la circolazione mediante pattini su spazi riservati ai pedoni, travolga dei passanti che camminano sul marciapiede: dovrebbe risponderne a titolo di lesioni stradali e non generiche, in quanto cagionate mediante infrazione di una norma disciplinante la circolazione.

Senza ombra di dubbio, la soluzione prospettata rappresenta l'esito logicamente necessario di un percorso ermeneutico che si snoda per definizioni successive, nei termini

---

<sup>43</sup> Sulla responsabilità penale del pedone a titolo di omicidio e lesioni colpose, ma senza alcun riferimento alle ipotesi aggravate, già vigenti al momento in cui l'Autore scrive, si veda ANGELONI, *Il pedone*, Giuffrè, 1969<sup>2</sup>, 99 ss. Si esprimono a favore della totale equiparazione tra pedone e conducente, per ciò che attiene agli obblighi di diligenza nell'attività di circolazione, già prima dell'introduzione dell'aggravante della violazione della disciplina sulla circolazione ALTAVILLA, *op. cit.*, vol. II, 228; BALSANO, *La colpa stradale*, Giuffrè, 1959, 124 ss.; DUNI, *Gli obblighi del pedone*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1958, 147 s.

visti all'inizio del presente paragrafo<sup>44</sup>. Nondimeno, l'inclusione dei pedoni nello spettro di applicazione delle fattispecie colpose speciali suscita qualche perplessità e dilata eccessivamente i margini di tutela rispetto agli scopi perseguiti dal legislatore della riforma che, come si è visto nel capitolo introduttivo, mira fundamentalmente a perseguire le due categorie di autori etichettabili come "pirati della strada", da un lato, e guidatori alterati, dall'altro.

Quest'ultima notazione tuttavia prova troppo: sarebbe pretestuoso circoscrivere l'ambito di applicazione della norma facendo appello al solo canone teleologico o addirittura a ragioni di carattere sostanziale. Pertanto, in attesa di un auspicabile intervento del legislatore teso ad emendare la non felice formulazione della fattispecie, vi è da chiedersi se non sia possibile rintracciare già nel diritto vigente dati in forza dei quali legittimare una lettura restrittiva della stessa.

Anzitutto, si consideri la disposizione di cui all'ottavo comma degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*: « nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il *conducente* cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto »; nel caso di lesioni colpose plurime il trattamento è il medesimo, con pena non superiore a sette anni. Orbene, è evidente che l'eventualità nella quale il soggetto cagioni più eventi lesivi a causa di una medesima condotta colposa va incontro a un trattamento di favore consistente nella fissazione di un tetto massimo alla reclusione, perché per il resto l'ipotesi ricade fisiologicamente sotto il regime del concorso formale a prescindere dal superfluo richiamo operato dalla norma. Se dunque quella appena enunciata è la ragione sottesa alla disposizione in parola, pare irragionevole concludere che questo trattamento di favore si applichi ai conducenti di veicoli e non anche ai pedoni; per evitare tale incongruenza, pertanto, è sicuramente più opportuno estromettere i secondi dal raggio di applicazione dei delitti stradali. Vero è che la disparità di trattamento testé riferita potrebbe essere evitata intendendo il riferimento « ai commi precedenti » come limitato ai

---

<sup>44</sup> Preconizzando l'abuso della tecnica legislativa fondata sulle definizioni, già PALAZZO, *Il principio di determinatezza nel diritto penale*, Cedam, 1979, 383 s., metteva in guardia rispetto ai processi ermeneutici fondati sulle « catene di definizioni, costruite come scatole cinesi », che spesso restituiscono un esito « assolutamente incongruente allo scopo, in quanto le ultime definizioni ottenute non rispecchiano più in nessun modo il significato valutativo della parola originaria ».

commi dal 2 al 7, con esclusione del primo; dunque per i pedoni, la cui disciplina è limitata al primo comma, il trattamento di favore del concorso formale sarebbe quello dell'omicidio e delle lesioni colposi semplici, previsto dall'ultimo comma degli artt. 589 e 590, ovviamente più mite rispetto a quello dell'omicidio e delle lesioni stradali. Senonché il regime giuridico del pedone ne risulterebbe così frammentato, a cavallo tra due articoli differenti.

Ancora, il quarto comma dei due articoli in parola, come già visto, prevede un'aggravante per una serie di irregolarità connesse al possesso della patente e dell'assicurazione obbligatoria: anche tale norma non è evidentemente applicabile ai pedoni, per l'ovvia ragione che la circolazione pedonale non soggiace al possesso di abilitazioni né ad altri requisiti.

Infine, l'art. 3 n. 53-*bis* c.d.s., nel definire la nozione di « utente debole della strada », vi include « pedoni, disabili in carrozzella, ciclisti e tutti coloro i quali meritino una tutela particolare dai pericoli derivanti dalla circolazione sulle strade ». La definizione, che non produce alcuna conseguenza in termini di disciplina della circolazione<sup>45</sup>, costituisce nondimeno, ai nostri fini, un indizio della circostanza che l'ordinamento guarda al pedone non tanto come a un potenziale pericolo per la circolazione stradale, quanto come a una classe meritevole di una particolare tutela nell'ambito della stessa.

Le medesime argomentazioni addotte con riferimento ai pedoni possono essere estese ai conducenti di veicoli non a motore, con l'esclusione della prima, facente leva sulla formulazione dell'ultimo comma degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, che, scorrendo di « conducente », ovviamente include anche tale categoria. Anche tale classe di soggetti sembra dunque cadere fuori dal perimetro operativo delle fattispecie speciali.

In definitiva, così circoscritto, l'ambito dei potenziali soggetti attivi dei reati di omicidio e lesioni stradali, sia nella versione base sia in quelle aggravate, rimarrebbe confinato ai soli conducenti di veicoli a motore.

---

<sup>45</sup> Così TAMBURRINO-CIALDINI, *Commentario*, cit., 192.

#### 4.4. Circolazione in senso stretto e in senso lato

Oltre a quello appena esaminato, è possibile tratteggiare un concetto più ampio di circolazione, inteso a cogliere tale fenomeno non tanto come atto quanto come attività, ossia come ambito, settore della vita di relazione. Questa ulteriore accezione si svincola evidentemente dalla sussistenza dei tre requisiti appena analizzati (atto, spazio fisico, soggetti) e pertanto, laddove fosse impiegata quale strumento selettivo delle regole cautelari fondanti l'imputazione a titolo di omicidio e lesioni stradali in luogo di quella più circoscritta, i contorni operativi delle due fattispecie ne risulterebbero notevolmente allargati.

Si consideri il titolo II del codice, rubricato « Della costruzione e tutela delle strade », il quale detta una serie di prescrizioni sulla realizzazione e manutenzione delle strade e delle infrastrutture contigue, nonché della segnaletica stradale. Non v'è dubbio che il mancato rispetto di una di tali disposizioni possa seriamente mettere a repentaglio l'incolumità fisica e la vita degli utenti della strada: le regole in parola rientrano indiscutibilmente nel novero di quelle concernenti la circolazione intesa come attività. Nondimeno, appare arduo inquadrare tali norme nell'insieme di quelle disciplinanti la circolazione in senso stretto, in quanto i comportamenti ivi prescritti non sono riconducibili alla categoria dell'atto di circolazione.

A questo punto appare chiaro che la scelta tra le due nozioni di circolazione, ai fini dell'imputazione penale, è assai significativa sul piano della delimitazione dei soggetti suscettibili di essere chiamati a rispondere per gli eventi esiziali verificatisi.

Dilatando il concetto di circolazione, si possono agevolmente ascrivere i reati di omicidio e lesioni stradali a soggetti i quali, nello svolgimento di attività che non rientrano nella circolazione – ad esempio costruzione, riparazione, manutenzione, pulizia – infrangono cautele volte a garantire la sicurezza e l'incolumità degli utenti della strada<sup>46</sup>, anche mediante condotte di carattere omissivo. Si pensi ai soggetti che, nella struttura organizzativa dell'ente proprietario della strada, rivestono una posizione di garanzia

---

<sup>46</sup> Sul punto, con riferimento alle previgenti circostanze aggravanti, da ultimo, Cass. pen., Sez. IV, 3 ottobre 2014 (dep. 27 ottobre 2014), n. 44811, in *DeJure*: « Il rispetto delle norme cautelari che regolano la sicurezza stradale non è, infatti, esigibile esclusivamente dagli utenti della strada alla guida di veicoli, dunque in fase di circolazione, ma anche da coloro che svolgano attività diverse, come la manutenzione stradale ». Analogamente Cass. pen., sez. IV, 21 gennaio 2010 (dep. 25 maggio 2010), n. 19615, in *DeJure*, per un caso di omessa falciatura di vegetazione che costituiva intralcio alla visibilità dei conducenti.

legata alla manutenzione del bene<sup>47</sup>, al fine di evitare che dalla circolazione possano derivare pericoli per gli utenti: ad esempio, qualora si tratti di strade comunali, il sindaco, il responsabile dell'ufficio tecnico o, in caso di delega, l'incaricato del servizio di manutenzione delle strade<sup>48</sup>.

Si ponga mente al recente grave episodio relativo al crollo del ponte Morandi a Genova, per il quale, secondo le notizie diffuse dalla stampa<sup>49</sup>, alcuni vertici della società Autostrade sono stati iscritti nel registro degli indagati per una serie di reati tra i quali l'omicidio colposo stradale.

In termini non dissimili si atteggia la posizione di tutti coloro che in qualche modo sono tenuti a garantire che le prestazioni del veicolo – specie a motore – rispettino determinati standard di sicurezza, dal produttore al meccanico. L'inclusione di tali soggetti nella cerchia dei potenziali attori della circolazione e il conseguente assoggettamento degli stessi al regime dei delitti stradali solleva però notevoli perplessità.

In primo luogo, questa soluzione collide con la puntuale definizione di circolazione conosciuta dal codice della strada, il quale annovera i precetti prudenziali che *integrano* le fattispecie criminose in oggetto. Giacché il legislatore non fornisce una diversa definizione di circolazione *ai fini della legge penale*, quella che abbiamo visto rimane l'unica enunciazione nel diritto positivo: non si vede, pertanto, come possa essere ripudiata a favore di un concetto non ancorato ad alcun dato normativo e, per questo, maggiormente esposto alla discrezionalità, se non all'arbitrio, dell'interprete<sup>50</sup>.

Inoltre, il superamento del dettato normativo comporta la perdita di qualsiasi criterio d'individuazione della regola prudenziale su cui fondare l'imputazione, con conseguente difficoltà di circoscrivere i soggetti che possono essere chiamati a rispondere dei delitti colposi stradali in luogo di quelli comuni. Questa deriva sarebbe del resto l'esito

---

<sup>47</sup> Così, testualmente, Cass. pen., Sez. IV, 29 marzo 2016 (dep. 22 aprile 2016), n. 17010, in *DeJure*.

<sup>48</sup> Cass. pen., Sez. IV, 16 febbraio 2011 (7 aprile 2011), n. 13775, in *DeJure*.

<sup>49</sup> *La Repubblica*, 7 settembre 2018, 2.

<sup>50</sup> Mette in guardia da tale deriva GIUNTA, *Illiceità e colpevolezza*, cit., 259: « L'art. 43 c.p. rispecchia a livello legislativo quell'istanza di coordinamento delle fattispecie colpose con la disciplina delle attività pericolose dettata da norme extrapenali [...]. Un coordinamento, questo, tanto necessario, quanto arduo (se non addirittura impossibile) ove il dovere di diligenza, che contribuisce a delineare le singole fattispecie colpose, avesse un significato autonomo e indipendente rispetto al dovere di diligenza posto da norme extrapenali. Infatti, se le norme extrapenali impositive del dovere di diligenza non fossero vincolanti ai fini dell'interpretazione della fattispecie colposa, ne deriverebbe che le espressioni negligenza, imprudenza e imperizia potrebbero recepirsi in un senso necessariamente atecnico, tale da aprire – almeno come possibile ipotesi esegetica – anche a una lettura in chiave psicologica ». Si veda anche ID., *La normatività*, cit., 90 s.

fisiologico di un percorso ermeneutico che, basando l'applicazione delle fattispecie speciali solo sul tipo di risultato in concreto prodottosi, ossia la morte o le lesioni *sulla strada* o *in occasione* dell'attività di circolazione, oblitera del tutto la circostanza che la tipicità colposa, prima di contemplare un disvalore di evento, si caratterizza per un disvalore di azione, consistente proprio nella violazione di una determinata regola cautelare causalmente ricollegabile al risultato lesivo<sup>51</sup>.

Infine, una lettura estensiva dei potenziali destinatari dei delitti stradali tradisce lo spirito e gli intenti delle riforme susseguitesi negli ultimi tempi, le quali non hanno mirato a inasprire il trattamento sanzionatorio nei confronti di soggetti estranei all'attività di circolazione, quali quelli sopra esemplificati, seppur in qualche modo influenti sul suo corretto svolgimento.

Alla luce di tale premessa, conviene a questo punto analizzare partitamente alcune situazioni, al limite tra le due nozioni sopra profilate, che l'adesione a una concezione circoscritta di circolazione, qui condivisa, taglierebbe fuori – in alcuni casi solo apparentemente – dall'orbita applicativa dei delitti in esame, per valutare se siffatta impostazione rischia realmente di incrinare le istanze di tutela che informano l'apparato normativo.

#### 4.4.1. *Un focus: il passeggero*

Partiamo dall'ipotesi del passeggero che, distraendo il conducente o addirittura intralciando nei più svariati modi la guida, provochi colposamente un sinistro. Prescindendo dai profili di responsabilità del conducente, v'è da chiedersi se il passeggero possa essere chiamato a rispondere di omicidio o di lesioni colposi commessi con violazione delle norme sulla circolazione stradale, in quanto destinatario di doveri di diligenza generici o specifici volti proprio ad evitare o limitare l'influenza della sua condotta

---

<sup>51</sup> Ne discende che proprio una « elaborazione concettuale della colpa secondo una impronta “normativa” [...] definendone l'ambito nell'inosservanza di regole di comportamento preventivo, esalta il ruolo “tipicizzante” riconosciuto a tali regole » (in tal senso CASTRONUOVO, *op. cit.*, 137); sul rapporto tra necessità di approfondimento della tipicità colposa e rivalutazione del disvalore d'azione si veda anche GIUNTA, *La legalità della colpa*, cit., 161 ss.

sull'attività di colui che dirige il veicolo<sup>52</sup>. La soluzione del quesito può essere fornita solo differenziando le modalità nelle quali l'attività del passeggero può estrinsecarsi.

In primo luogo, viene in esame l'eventualità in cui la condotta del passeggero integri direttamente gli estremi della nozione di guida: esempio emblematico è quello di colui che tira il freno a mano per arrestare il veicolo o interviene direttamente sul volante al fine di deviare la traiettoria dello stesso. In questo ordine di casi non sussiste alcuna difficoltà a invocare l'applicazione dei reati stradali, atteso che l'intervento diretto del soggetto sull'apparato dei comandi che determina il moto o l'arresto del veicolo consente allo stesso di assumere la qualifica di "conducente", sebbene per un lasso di tempo molto limitato; pertanto, lo stesso sarà trattato alla stregua di un guidatore.

Con una ragionevole estensione, la stessa soluzione è praticabile allorché l'agente, pur non venendo in contatto in maniera diretta con i comandi del veicolo, li adopera esercitando una violenza fisica sul conducente. In questa situazione non è necessario né possibile invocare l'art. 46 c.p., poiché la fattispecie ivi prevista si fonda sul presupposto che l'autore della violenza intenda costringere la vittima della stessa a commettere un reato e dunque è ontologicamente inapplicabile ai reati colposi<sup>53</sup>. È sufficiente allora considerare che, allorché i movimenti del conducente non sono governati dai suoi impulsi volitivi, l'intera azione va imputata non a costui, bensì a colui che li determina.

Spostiamo ora l'attenzione sui casi, sicuramente più rilevanti dal punto di vista statistico, nei quali il passeggero provochi il sinistro interferendo sulla condotta del conducente pur senza intervenire direttamente sull'attività di guida. Tale interferenza può manifestarsi nelle modalità più variegata: si va dalle condotte che implicano un contatto fisico, come lo strattone, la spinta, l'urto, a quelle consistenti nel distrarre il conducente dalla guida, ad esempio attraverso una discussione animata o l'eccessivo volume dell'autoradio, o nell'istigarlo a commettere imprudenze.

A tutta prima, si potrebbe ritenere che in quest'ordine di situazioni, nelle quali al passeggero, diversamente dalle due ipotesi appena viste, non è ascrivibile un'attività di guida, non vi sia ragione di escludere tale soggetto dalla cerchia degli attori della circo-

---

<sup>52</sup> Si pensi in tal senso all'art. 169, co. 4 c.d.s. : « Tutti i passeggeri dei veicoli a motore devono prendere posto in modo da non limitare la libertà di movimento del conducente e da non impedirgli la visibilità ».

<sup>53</sup> In tal senso PADOVANI, *Le ipotesi speciali di concorso di persone nel reato*, Giuffrè, 1973, 152 ss.; LEONCINI, *Art. 46*, in *Codice penale*, a cura di Padovani, Giuffrè, 2005<sup>3</sup>, 282.

lazione: invero l'atto di circolazione – se si esclude quella pedonale e quella mediante animali – viene individuato con riferimento ai veicoli, e solo in via mediata alle persone fisiche<sup>54</sup>; pertanto anche chi viene passivamente trasportato rientra a rigore nella categoria, in quanto *circola* mediante l'uso di un veicolo, anche se non lo conduce. Del resto, si è già visto che la guida è solo uno dei possibili atti di circolazione. Senonché si riaffacciano a questo punto le medesime riserve espresse circa l'inclusione dei pedoni nel novero dei potenziali soggetti attivi dei delitti stradali. La soluzione più corretta, allora, parrebbe quella di ritenere che le condotte da ultimo descritte siano originariamente atipiche rispetto ai delitti colposi stradali, ma acquistino rilevanza se poste in « connessione di rischio » con la condotta principale tipica del conducente, assumendo una funzione agevolatrice della stessa<sup>55</sup>: solo così è possibile tener ferma l'imputazione a titolo di delitto colposo stradale, e non comune, rispetto a un soggetto che non possiede la qualifica di conducente<sup>56</sup>.

Il ventaglio di situazioni esemplificate delimita esternamente l'area della responsabilità penale del passeggero, sul quale, ad eccezione di alcune ipotesi, come di qui a breve si vedrà, non gravano obblighi di condotta positivi, in quanto non previsti da alcuna fonte: in particolare, egli non è tenuto a impedire che il conducente tenga una condotta di guida imprudente né ad attivarsi assumendo il controllo del veicolo qualora il conducente non sia più in grado di farvi fronte; un'eventuale omissione di tal fatta non assume dunque alcuna rilevanza penale.

---

<sup>54</sup> Non è superfluo riportare nuovamente l'art. 3 c.d.s., a tenore del quale la circolazione « è il movimento, la fermata e la sosta [...] dei veicoli ».

<sup>55</sup> Così RISICATO, *Art. 113*, in *Commentario breve al codice penale*, diretto da Forti-Seminara-Zuccalà, Cedam, 2017<sup>6</sup>, 509, adducendo l'esempio di colui che istiga il guidatore ad aumentare la velocità, ma senza approfondire il tema del titolo di reato contestabile.

<sup>56</sup> Sulla funzione incriminatrice dell'art. 113 con riferimento alla mancanza di qualifica soggettiva in capo al partecipe si vedano, per tutti, ROMANO-GRASSO, *Commentario sistematico del codice penale*, II, *Art. 85-149*, Giuffrè, 2012<sup>4</sup>, 240, i quali tuttavia ritengono che nel caso di istigazione al superamento dei limiti di velocità l'autore tenga una condotta autonomamente colposa, già rilevante senza necessità di invocare l'istituto della cooperazione (242 s.). Vi è però da evidenziare che l'opinione appena riferita è stata espressa in un periodo antecedente rispetto all'introduzione dell'omicidio e delle lesioni stradali e dunque non sottendeva la risoluzione del problema che qui ci occupa nello specifico, ossia quello di comprendere se l'istigatore risponda a titolo di delitto colposo o comune – sebbene comunque, dal punto di vista sanzionatorio, non fosse indifferente rispondere ai sensi del secondo piuttosto che del primo comma degli artt. 589 e 590 –.

#### 4.4.2. (Segue): ulteriori soggetti

Differentemente dal comune passeggero, l'istruttore di scuola guida riveste una specifica posizione di garanzia volta a impedire che il conducente, a causa della sua imperizia, metta a repentaglio l'incolumità propria e altrui: una posizione al contempo di protezione e di controllo, il cui carattere anfibio si riflette sul piano della individuazione della fonte. Per quanto concerne l'istruttore inteso quale garante dell'incolumità del discente, tale posizione discende dal contratto tra i due soggetti oppure – ma è solo un diverso inquadramento della stessa fonte – nell'assunzione volontaria del compito da parte dell'istruttore, atteso che ciò determina l'esposizione a pericolo del bene da proteggere, in quanto il discente non si metterebbe alla guida senza la presenza dell'istruttore. Diverso è il fondamento della posizione di controllo sulla fonte del pericolo costituita dal discente e avente la finalità di tutelare l'incolumità degli altri utenti della strada: a parte la generale previsione di cui all'art. 2048 c.c., che stabilisce la responsabilità dei precettori per il fatto illecito dei discenti<sup>57</sup>, si può invocare l'art. 122, co. 2 c.d.s., a tenore del quale « l'istruttore deve, a tutti gli effetti, vigilare sulla marcia del veicolo, intervenendo tempestivamente ed efficacemente in caso di necessità ».

Individuate le fonti dell'obbligo gravante in capo all'istruttore, si tratta ora di chiedersi se lo stesso debba essere chiamato a rispondere del risultato lesivo cagionato dal discente a titolo di reato speciale o di quello comune. Abbastanza agevole è la risposta nell'eventualità in cui il veicolo disponga di doppi comandi: l'istruttore è in tal caso compartecipe dell'attività di guida, sebbene non controlli direttamente la totalità dei comandi. Quando invece il veicolo utilizzato per l'esercitazione non è dotato di comandi ulteriori rispetto a quelli del conducente, la responsabilità dell'istruttore a titolo di omicidio o lesioni stradali può essere fondata sul ricorso alla riferita norma del codice della strada che delinea la sua posizione di garanzia.

---

<sup>57</sup> La norma citata, al primo comma, costituisce anche il fondamento della responsabilità dei genitori per i reati commessi dai figli minori; è appena il caso di osservare che, differentemente da quest'ultimo modello di responsabilità, quella dell'istruttore di guida non pone analoghe esigenze di delimitazione, in quanto resta circoscritta ai fatti commessi durante il periodo in cui il discente svolge le prove con l'assistenza dell'istruttore e si riferisce solo agli eventuali reati legati da un nesso di funzionalità necessaria con l'attività tipica soggetta al controllo dello stesso, non anche a quelli esorbitanti rispetto a questa situazione (in tal senso GRASSO, *Il reato omissivo improprio*, Giuffrè, 1983, 330 s.).

Chiarita la posizione dei soggetti che si trovano fisicamente nel veicolo, pur non conducendolo, la rassegna delle situazioni situate al confine tra le due nozioni di circolazione stradale – quella ristretta, ancorata all’atto di circolazione, e quella estensiva – deve infine estendersi a tutti quei soggetti che si trovano fisicamente sulla strada per un fine diverso da quello della mobilità, ad esempio per lavori di costruzione, manutenzione o riparazione, non solo della strada o di elementi accessori (ad esempio *guard rail*, segnaletica ecc.), ma anche di edifici o strutture prospicienti. S’impone qui una precisazione.

Il soggetto che esercita una qualsivoglia attività su una strada aperta al pubblico transito soggiace a un duplice ordine di doveri cautelari. In primo luogo quelli propri dell’attività che sta svolgendo: così, il cantoniere che ripara una crepa nell’asfalto è tenuto a farlo secondo le *leges artis* del mestiere, attagliate sul modello del più esperto operatore del settore. Qualora ciò non avvenga e la sua imperizia sia fonte di un risultato lesivo, egli ne risponderà a titolo di reato comune.

Al contempo però, trovandosi in quel peculiare contesto non solo spaziale ma anche relazionale che è la strada, l’agente diviene destinatario di un’ulteriore classe di precetti cautelari, da ottemperare alla stregua del modulo comportamentale del più accorto utente della strada: di eventuali violazioni di questo diverso statuto comportamentale egli risponderà a titolo di fattispecie “speciali”. Tale conclusione pare del resto in linea con un’identificazione dell’agente modello che tenga conto dello specifico *Lebensbereich* nel quale esso opera, cosicché può ben accadere che il parametro di confronto di una medesima attività non sia costituito da una sola *Maßfigur*, quanto piuttosto da plurime *Maßfiguren*.

Così, il cantoniere che non mette adeguatamente in sicurezza un *guard rail*, cagionando la morte di un automobilista che si infrange con il veicolo sullo stesso ed esce fuori dalla carreggiata, risponde di omicidio colposo comune, in quanto la regola cautelare violata non appartiene alla classe di norme rivolte all’utente delle strade, bensì all’insieme di quelle proprie dell’operaio specializzato del settore. Laddove però il medesimo soggetto, nello svolgimento delle sue mansioni, violi anche una norma prudenziale concernente la circolazione (ad esempio attraversando imprudentemente la carreggiata con un veicolo di lavoro), risponderà dell’eventuale evento lesivo a titolo di delitto stradale.

La soluzione qui proposta, che fa leva sull'appartenenza della norma violata a uno statuto cautelare proprio di una determinata attività, possiede il pregio di evitare sperequazioni poco plausibili sul versante sanzionatorio: non si vede perché, stante l'identità della regola cautelare infranta, il cantoniere stradale debba essere trattato più severamente rispetto a quello ferroviario o al carpentiere che ha prestato la sua opera nella costruzione o ristrutturazione di un edificio pubblico o privato destinato a ospitare un gran numero di persone.

In definitiva, l'accoglimento di una definizione di circolazione aderente al dato normativo, se da un lato argina il pericolo di un'arbitraria applicazione dei delitti stradali, dall'altro non compromette in alcun modo – anzi, le asseconda – le istanze di tutela che il legislatore ha inteso inseguire tramite le riforme degli ultimi anni, volte a inasprire il trattamento sanzionatorio con riferimento a comportamenti incauti tenuti alla guida e non certo per ciò che concerne condotte le quali, pur potendo significativamente incidere sulla sicurezza del traffico veicolare, prescindono completamente da quello che è il suo atto tipico: la conduzione di un veicolo.

## 5. (Segue): il ruolo dell'evento morte o lesioni

La scrematura appena operata in base alla nozione di circolazione non è ancora sufficiente ai fini dell'individuazione dei precetti cautelari idonei a fondare l'imputazione colposa. Com'è noto, infatti, ai fini dell'integrazione della fattispecie colposa di evento occorre altresì che quest'ultimo appartenga al novero di quelli che la regola precauzionale mira a prevenire<sup>58</sup>, anche nelle sue concrete modalità di realizzazione. In altri ter-

---

<sup>58</sup> ANTOLISEI, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, a cura di Conti, Giuffrè, 2003<sup>16</sup>, 375; FIANDACA-MUSCO, *Pt. gen.*, cit., 561; GALLO, *Colpa*, cit., 642; ID., *Appunti di diritto penale*, cit., 163 ss.; MANTOVANI, *Colpa*, in *Dig. disc. pen.*, II, Utet, 1988, 309; ID., *Pt. gen.*, cit., 346; MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *op. cit.*, 387; EUSEBI, *Art. 43*, in *Commentario breve al codice penale*, cit., 181; MAZZACUVA, *Il disvalore di evento*, cit., 297; PALAZZO, *Corso*, cit., 340; PULITANÒ, *Diritto penale*, cit., 311; DE FRANCESCO, *Diritto penale*, cit., 447 ss.; CANESTRARI-CORNACCHIA-DE SIMONE, *Manuale*, cit., 486 ss.; RAMACCI, *Corso di diritto penale*, Giappichelli, 2015<sup>5</sup>, 353 s.; PETRINI, *Colpa*, in Grosso-Pelissero-Petrini-Pisa, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, Giuffrè, 2013, 361 s.; M. MANTOVANI, *Colpa e preterintenzione*, in *Aa.Vv., Introduzione al sistema penale*, II, Giappichelli, 2001, 216 ss. Nella manualistica tedesca si vedano, per tutti, JESCHECK-WEIGEND, *Lehrbuch*, cit., 586; ROXIN, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, I, *Grundlagen. Der Aufbau der Verbrechenslehre*, C.H. Beck, 2006<sup>4</sup>, 1064, nonché, più ampiamente, nel capitolo dedicato all'imputazione oggettiva, 390 ss.; MAURACH-GÖSSEL-ZIPF, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, II, *Erscheinungsformen des Verbrechens und Rechtsfolgen der Tat*, C.F. Müller, 2014<sup>8</sup>,

mini, non solo il risultato lesivo deve potersi inscrivere nell'orbita di tutela tracciata dalla norma prudenziale, ma lo stesso deve realizzarsi all'esito di uno snodo causale determinato, passando attraverso la concretizzazione dello specifico pericolo che la regola mira ad evitare. Il ragionamento deve pertanto essere articolato in due distinti passaggi: è opportuno soffermarsi adesso sul primo dei problemi enunciati e poi affrontare il tema della tipicità del nesso eziologico nel paragrafo successivo, dedicato al legame tra evento lesivo e violazione della norma cautelare.

La necessità di procedere a una selezione delle norme – nell'ambito di quelle regolanti una determinata attività – che abbiano natura specificamente preventiva in relazione a una o più classi di eventi è stata finora poco avvertita nella dogmatica, maggiormente dedita alle problematiche generali del reato colposo e dell'imputazione oggettiva. Al di là della mera enunciazione di principio, per la quale assumono finalità preventiva le norme la cui osservanza è funzionale a impedire la produzione di eventi dannosi, sono infatti rari gli sforzi volti a ricostruire criteri – anche solo generali – validi all'interno di un determinato settore di regole, come può essere quello della circolazione stradale<sup>59</sup>.

Senza dunque indugiare ulteriormente sui profili generali, ampiamente trattati nella letteratura, i passaggi dell'operazione volta a perimetrare lo *Schutzzweck* di un determinato *corpus* di cautele possono essere così riassunti: muovendo dalla regola prudenziale violata occorre risalire al momento della sua formazione per individuare il fine di prevenzione che la stessa intende realizzare, avendo specifico riguardo all'osservazione della regolarità intercorrente tra comportamenti contrari al precetto cautelare e classi di eventi, la quale precede e legittima la creazione della cautela<sup>60</sup>. Tale operazione, in quanto volta a selezionare il novero degli eventi astrattamente riconducibili alle infra-

---

255 ss.; KÜHL, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Vahlen, 2017<sup>8</sup>, 617 ss.; GROPP, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Springer, 2015<sup>4</sup>, 532; WESSELS-BEULKE-SATZGER, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, C.F. Müller, 2016<sup>46</sup>, 343 ss.; STRATENWERTH-KUHLEN, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Vahlen, 2011<sup>6</sup>, 210; HEINRICH, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Kohlhammer, 2016<sup>5</sup>, 438 s.; BAUMANN-WEBER-MITSCH-EISELE, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Giesecking, 2016<sup>9</sup>, 1046 s.

<sup>59</sup> Lucidamente DONINI, *Illecito e colpevolezza*, cit., 363: « Quando si riconduce allo 'scopo della norma' una così vasta gamma di funzioni, e quando, in realtà, *senza mai specificare di quale norma si stia parlando*, la selezione ottenuta vale per tutte le possibili fattispecie (almeno colpose), è chiaro che in realtà il criterio individuato non è contenuto ... in nessuna delle norme che apparentemente si invocano. [...] Purtroppo però, se non si circoscrive lo scopo di tutela alla *ratio* di una *specifica disposizione*, esso resta una clausola generale in cui far rientrare di tutto [...]. Il giudizio muta se, come accennato, la *ratio* della disposizione, lo 'scopo' di tutela, sono caratterizzati nell'ambito della singola norma incriminatrice o di una singola norma cautelare ». Sul punto anche CASTALDO, *L'imputazione oggettiva nel delitto colposo d'evento*, Jovene, 1989, 179, nonché MARINUCCI, *La colpa*, cit., 228.

<sup>60</sup> Per tutti CASTALDO, *op. cit.*, 180.

zioni delle regole prudenziali, va condotta secondo il parametro della prevedibilità oggettiva<sup>61</sup>: è necessario che la regola prudenziale violata imponga o vieti un contegno alla cui astensione o realizzazione *prevedibilmente* seguirà la produzione dell'evento lesivo morte o lesioni<sup>62</sup>.

Adottando il criterio dello scopo protettivo della norma, secondo le coordinate appena tracciate, è necessario dunque uno scrutinio atto a estromettere dal sostrato cautelare della colpa stradale le regole che non rivestono funzione preventiva rispetto agli eventi morte e lesioni, ma rispondono a generali esigenze approssimativamente riconducibili alla regolarità – amministrativa o fiscale<sup>63</sup> – della circolazione.

Ai due poli della distinzione tra regole cautelari rilevanti, in quanto superano il filtro dello *Schutzzweck der Norm*, e quelle che rispondono ad altre finalità, possiamo idealmente collocare da un lato le disposizioni volte a regolare la circolazione in senso stretto, dall'altro quelle che prevedono il possesso di determinati documenti e quelle che disciplinano l'autenticità, la collocazione e la visibilità delle targhe. Con riferimento a queste ultime, non è revocabile in dubbio che il fuoco di tutela di tali norme non contempli i beni della vita e dell'integrità fisica, bensì la regolarità amministrativa della circolazione per ciò che attiene ai segni identificativi dei veicoli<sup>64</sup>. Quanto alle prime, trattandosi di prescrizioni circa la velocità, le distanze, la sosta, la fermata, le precedenza ecc., è palese la loro finalità preventiva rispetto alla lesione dei beni personali messi in pericolo nel traffico veicolare.

A quest'ultima categoria, peraltro, sono accostabili i precetti che, pur non regolando l'atto di circolazione in senso stretto, riguardano le condizioni dei veicoli, la loro illuminazione, i limiti di peso e volume degli eventuali carichi trasportati e dei rimorchi: tutti elementi in grado di incidere in maniera significativa sulla capacità di circolare dei

---

<sup>61</sup> Ancora CASTALDO, *op. cit.*, 183, 188, il quale ha cura di precisare che « lo scopo di protezione va ricercato nell'ambito in cui si muove la norma, e non nell'occasione che le ha dato origine », per cui non è escluso che una norma originariamente motivata dall'esigenza di tutelare determinati soggetti, estenda la sua orbita abbracciandone altri, sempre in relazione alla stessa classe di pericolo (180). Diversa è la questione allorquando sopraggiungano nuovi rischi eliminabili o contenibili tramite l'osservanza di cautele già positivate o stratificate nell'esperienza sociale: ma all'evidenza il problema non riguarda la circolazione stradale, che, come più volte detto, per sua natura non è attività soggetta ai rischi della sperimentazione.

<sup>62</sup> GALLO, *Colpa*, cit., 642; ID., *L'elemento psicologico*, cit., 164.

<sup>63</sup> Vi accenna MARINUCCI, *La colpa*, cit., 184.

<sup>64</sup> ZAZA, *Circolazione stradale. II) Disposizioni penali in materia di circolazione stradale*, in *Enc. giur.*, VI, Treccani, 1996, 8.

veicoli. Si tratta, in altri termini, di quell'insieme di regole la cui osservanza fonda la cosiddetta "legittimazione oggettiva" alla circolazione<sup>65</sup>.

Tra i due poli idealmente fissati si collocano ulteriori categorie di norme, delle quali risultano incerte le finalità preventive: su alcune di esse è dunque opportuno soffermarsi analiticamente.

Anzitutto vi sono le prescrizioni che stabiliscono determinati requisiti per i conducenti; si pensi a quelle che prevedono il possesso di un titolo che abiliti il soggetto a condurre un determinato tipo di veicolo: patente o altre abilitazioni professionali previste dall'art. 116 (cd. "legittimazione soggettiva"<sup>66</sup>). È fuor di dubbio che in tal caso il provvedimento di autorizzazione cui è subordinato lo svolgimento dell'attività non delinea un modello comportamentale cui il soggetto abilitato deve conformarsi<sup>67</sup>. Pertanto, qualora un conducente cagioni la morte o le lesioni altrui violando tali prescrizioni, la negligenza rilevante ai fini dell'imputazione colposa non è certo quella consistente nel difetto di legittimazione soggettiva, quanto piuttosto l'infrazione dello specifico precetto dalla quale discende l'evento lesivo.

Più problematiche si presentano le disposizioni, spesso di rango amministrativo, che vietano il transito su determinate strade, in maniera continua o in precise fasce orarie o giornaliere, alla generalità dei veicoli o ad alcuni di essi. Qui è facile la tentazione di ancorare il *crimen culpa* alla semplice violazione del dovere di astensione<sup>68</sup>, prescindendo da qualsivoglia indagine circa l'ambito preventivo dello stesso. Onde evitare soluzioni formalistiche, occorre però vagliare di volta in volta, sulla base delle circostanze del caso concreto, la reale funzione di tutela della norma.

Partiamo dal caso di più agevole soluzione, concernente le disposizioni che limitano la circolazione discriminando i veicoli in base a un criterio diverso dalle loro caratteristiche di volume o peso: si pensi alle ordinanze che prescrivono la circolazione a targhe alterne o alle zone a traffico limitato. La *ratio* di tutela non sembra essere certo rinvenibile in esigenze legate alla sicurezza e all'incolumità degli utenti, quanto nella necessità

---

<sup>65</sup> ANGELONI-BONASI BENUCCI, *op. cit.*, 26; TRIDICO, *op. cit.*, 92.

<sup>66</sup> ANGELONI-BONASI BENUCCI, *op. cit.*, 27; TRIDICO, *op. cit.*, 93.

<sup>67</sup> Così GIUNTA, *Illiceità e colpevolezza*, cit., 213.

<sup>68</sup> Sull'esigenza di contenere la rilevanza dei doveri di astensione nell'ambito dell'imputazione colposa, anche se con riferimento alle cautele di fonte sociale, si veda GIUNTA, *I tormentati rapporti fra colpa e regola cautelare*, in *Dir. pen. proc.*, 1999, 1295 ss.; ID., *La normatività della colpa penale*, cit., 95.

di contenere le emissioni di gas nocivi per l'ambiente e la salute nell'un caso, di evitare ingorghi nei centri urbani nell'altro.

Vi è poi il caso in cui siano interdette alla circolazione determinate categorie di veicoli in ragione dell'intralcio che, per via delle loro caratteristiche di volume e peso, possono arrecare alla fluidità del traffico in periodi di particolare intensità: l'esempio più immediato è quello dei mezzi pesanti nei fine settimana estivi caratterizzati dall'esodo vacanziero. In un interessante arresto, la Corte ha escluso che la circolazione di un autotratto lungo la costiera amalfitana in un giorno festivo, avvenuta in violazione del divieto specifico dettato dalla normativa di settore, potesse determinare la configurabilità del delitto di omicidio colposo a carico del guidatore di detto mezzo, atteso che la disposizione regolamentare sopra richiamata sarebbe diretta a tutelare le esigenze del traffico veicolare e non espressamente a prevenire eventuali sinistri<sup>69</sup>. La soluzione della Suprema Corte pare viziata da un eccesso di formalismo. Vero è che l'interesse direttamente tutelato dalla norma è quello della regolarità della circolazione: dirimente in tal senso è la considerazione che, fuori dalle fasce interdette, gli stessi mezzi sono pienamente abilitati a transitare sulle medesime strade. Tuttavia, è incontrovertibile che il divieto sia motivato dall'opportunità di evitare che tali mezzi aggravino i rischi per la sicurezza stradale in una situazione già di per sé non ottimale per via dell'intensa affluenza o della conformazione del tratto stradale: pertanto, sullo sfondo dell'orbita di tutela, anche se in via mediata, si stagliano i beni della vita e dell'integrità fisica degli utenti. In aggiunta, va detto che la motivazione sembra sovrapporre il concetto di bene giuridico tutelato con quello di evento, nella parte in cui afferma che « la normativa regolamentare sopra richiamata appare volta a tutelare le esigenze del traffico veicolare sulla costiera amalfitana, e non espressamente a prevenire eventuali sinistri ». La selezione della regola cautelare sulla base dello scopo di protezione della norma non può essere operata mediante l'impiego di un criterio sfuggente qual è quello del bene giuridico, bensì, più precisamente, attraverso il riferimento a una o più classi di eventi tipici che rappresentano l'offesa o la messa in pericolo di quel bene. Rileggendo l'accaduto in questa prospettiva, pare artificiosa la dissociazione tra l'interesse dato dalla regolarità del traffico veicolare e l'evento sinistro, il quale incarna proprio il livello massimo di offesa all'interesse correttamente individuato dalla sentenza.

---

<sup>69</sup> Cass. pen., Sez. IV, 6 maggio 2015 (dep. 8 giugno 2015), n. 24462, in *DeJure*.

Rientrano nell'ambito delle regole cautelari idonee a fondare l'imputazione a titolo di omicidio o lesioni stradali anche quelle che vietano la circolazione per la totalità dei veicoli o per specifiche categorie in ragione di un preciso pericolo per l'incolumità delle persone a causa dell'incompatibilità strutturale tra le caratteristiche fisiche del mezzo e quelle della strada, o le condizioni della strada in un dato frangente: si pensi al divieto di circolazione per mezzi aventi determinate dimensioni su una strada che presenta una carreggiata molto stretta perché ricavata sul costone di una montagna. La violazione di siffatta prescrizione è sicuramente idonea a fondare l'imputazione colposa, ma a una condizione: anticipando quello che di qui a breve si dirà, è necessario che l'evento lesivo cagionato sia passato attraverso la concretizzazione del pericolo tipico che la norma mirava ad evitare. Nel caso prospettato, è quindi necessario che il veicolo eccedente le dimensioni consentite abbia cagionato un sinistro proprio in ragione di tale caratteristica, ad esempio perché, non riuscendo a mantenersi all'interno della propria corsia di marcia, troppo stretta, ha urtato un veicolo che procedeva in senso contrario.

Analoghe considerazioni valgono, infine, per le ipotesi nelle quali il pericolo per l'incolumità delle persone deriva non dalla incompatibilità strutturale tra le caratteristiche del mezzo e quelle della strada, ma da particolari condizioni della circolazione su quella strada. Se un tratto di strada viene chiuso al traffico veicolare per consentire lo svolgimento di una manifestazione fieristica e un'automobile nondimeno si addentra nella zona interdetta, il conducente risponderà di eventuali eventi lesivi arrecati ai pedoni per il solo fatto di aver circolato in un'area in cui non era abilitato a farlo proprio in ragione della specifica esigenza di tutelare le persone ivi presenti, a prescindere dalla violazione di altra cautela.

## **6. Le norme contenute al di fuori del codice della strada**

La combinazione dei criteri appena analizzati – nozione di circolazione e spettro di tutela della norma – è idonea a fungere da filtro selettivo nella nutrita serie di fonti che disciplinano la circolazione stradale al di fuori del codice, di rango sia primario che secondario.

Partendo da quelle di rango secondario, non v'è dubbio che regole cautelari riguardanti la circolazione di veicoli possono rinvenirsi in fonti secondarie non legislative, atteso che lo stesso codice della strada, in plurime ipotesi, demanda all'autorità amministrativa l'emanazione di provvedimenti destinati a regolare il settore. Esemplicativo è l'art. 6, il quale prevede la facoltà del prefetto di sospendere la circolazione per motivi di sicurezza, salute o legati a esigenze di carattere militare, nonché la facoltà, per l'ente proprietario della strada, di impartire mediante ordinanza alcune prescrizioni sulla circolazione. La circostanza che la regola cautelare venga emanata dall'autorità amministrativa è peraltro pienamente in linea con le esigenze di legalità del sistema, in quanto lo stesso art. 43 c.p. annovera, oltre le leggi, i regolamenti, gli ordini e le discipline<sup>70</sup>.

Salendo di grado nella gerarchia delle fonti secondarie, troviamo poi i decreti ministeriali di recepimento delle direttive comunitarie in materia, previsti in linea generale dall'art. 229 c.d.s.<sup>71</sup>

Per quanto concerne le norme di rango primario non contenute nel codice, vengono in rilievo innanzitutto altri provvedimenti normativi che regolano in maniera sistematica la circolazione stradale. Tra questi va menzionata la l. 5 luglio 1995, n. 308, di ratifica ed esecuzione della Convenzione internazionale sul traffico stradale stipulata a Vienna l'8 novembre 1968, la quale, oltre ad aver ispirato gran parte dei codici della strada dei Paesi contraenti, trova applicazione con riferimento alla circolazione stradale interna-

---

<sup>70</sup> Non è questa la sede per affrontare il tema del rapporto tra riserva di legge e integrazione della fattispecie colposa ad opera di fonti di rango secondario: per approfondimenti sul punto si veda GIUNTA, *Illiceità e colpevolezza*, cit., 259 ss.; cenni in VASSALLI, *Nullum crimen, nulla poena sine lege*, in *Dig. disc. pen.*, VIII, Utet, 1994, 313.

<sup>71</sup> Tra i provvedimenti aventi specifica efficacia cautelare rispetto ai beni della vita e dell'integrità fisica si possono menzionare il d.m. 3 novembre 1994, di attuazione della direttiva 93/14/CEE del Consiglio, del 5 aprile 1993, concernente la frenatura dei veicoli a motore a due o a tre ruote; il d.m. 3 novembre 1994, di attuazione della direttiva 93/32/CEE del Consiglio del 14 giugno 1993, relativa al dispositivo di ritenuta per passeggeri dei veicoli a motore a due ruote; il d.m. 3 novembre 1994, di attuazione della direttiva 93/93/CEE del Consiglio del 29 ottobre 1993, relativa alle masse e alle dimensioni dei veicoli a motore a due o a tre ruote; il d.m. 8 maggio 1995, di attuazione della direttiva 94/20/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 30 maggio 1994, concernente i dispositivi di traino dei veicoli a motore dei loro rimorchi nonché la loro installazione sui veicoli; il d.m. 7 luglio 1997, di attuazione della direttiva 96/79/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 16 dicembre 1996 sulla protezione degli occupanti dei veicoli a motore in caso di urto frontale; il d.m. 6 aprile 1998, di attuazione della direttiva 96/53/CE del Consiglio del 25 luglio 1996, che stabilisce per taluni veicoli stradali le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale ed internazionale ed i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale; il d.m. 15 maggio 2014, di recepimento della direttiva di esecuzione 2014/37/UE della Commissione del 27 febbraio 2014, relativa all'uso obbligatorio delle cinture di sicurezza e dei sistemi di ritenuta per bambini nei veicoli.

zionale, ossia quella che avviene nel territorio di uno Stato mediante un veicolo non appartenente a persona ivi residente e non immatricolato nello Stato stesso.

Ma è possibile rinvenire nell'ordinamento ulteriori disposizioni, sovente inserite in provvedimenti regolanti le materie più disparate, che dettano norme sulla circolazione con riferimento a specifici settori. Si consideri a titolo esemplificativo la l. 22 marzo 2012, n. 33, che prevede la facoltà dell'ente aeroportuale di limitare il flusso dei veicoli in determinate aree dell'aeroporto per garantire la sicurezza degli utenti.

Al fine di operare una corretta selezione all'interno di queste fonti, la risoluzione del nodo circa la funzione di tutela della circolazione della regola cautelare considerata non può procedere per linee generali, dovendo l'interprete di volta in volta verificare se la prescrizione cautelare, a prescindere dalla sua collocazione, disciplini un'attività riconducibile al concetto di circolazione e miri alla tutela di beni suscettibili di esposizione a pericolo nell'attività stessa.

Questo vaglio non può trascurare le coordinate teleologiche offerte dal codice della strada, il quale all'art. 1 delinea come bene primario « la sicurezza delle persone nella circolazione stradale »<sup>72</sup>, richiamata, come si è già visto, anche dall'art. 140. La stessa norma, al primo capoverso, individua poi ulteriori obiettivi: la riduzione dei rischi economici, sociali e ambientali derivanti dal traffico veicolare, nonché la fluidità della circolazione stessa. Inoltre, sebbene non enunciato espressamente, viene in rilievo il bene del regolare svolgimento della circolazione, desumibile da tutte quelle norme, per lo più a struttura elastica, che prescrivono l'adozione di comportamenti idonei a evitare l'insorgere di qualsiasi "intralcio" o "disordine" nel traffico stradale (artt. 140, 141, 190).

---

<sup>72</sup> La circostanza che la norma discorra di « persone nella circolazione stradale » non deve peraltro indurre nell'equivoco di ritenere che il fuoco di tutela di tali regole prudenziali non contempli i soggetti che, per difetto di uno dei tre requisiti su menzionati, non siano coinvolti nell'attività di circolazione. Si consideri la norma che impone di diminuire la velocità in curva (art. 141, co. 3): è fuor di dubbio che il precetto contempli nell'orbita di tutela anche i pericoli incombenti sui soggetti che si trovano ben al di fuori della strada, ad esempio in un fondo privato ad essa adiacente, i quali potrebbero essere investiti da un veicolo che, viaggiando a velocità elevatissima, sbanda uscendo fuori dalla carreggiata.

### **7. La selezione *in concreto* della regola cautelare: la tipicità del decorso causale tra condotta negligente e risultato lesivo e la funzione selettiva dell'evento intermedio costituito dal sinistro**

Individuati i criteri per selezionare a monte la regola cautelare idonea a fondare l'imputazione colposa, sulla base dello scopo di tutela della medesima, si può ora procedere all'analisi delle questioni sottese alla problematica del nesso causale tra condotta negligente ed evento lesivo. Non appare superfluo rilevare che i due momenti della verifica – ambito di protezione della norma e tipicità del decorso causale – devono essere tenuti distinti.

L'appartenenza dell'evento realizzato – in seguito alla condotta colposa – alla classe di quelli rientranti nel fuoco protettivo della norma violata non è sufficiente a fondare, nemmeno sul piano oggettivo, l'ascrizione del medesimo al soggetto agente; è necessario che tra l'azione o l'omissione negligente e l'evento rientrante nella classe di quelli “coperti” dalla cautela sia presente un legame eziologico tipico, che passi cioè attraverso fasi ben definite, nei termini in cui di qui a breve si vedrà.

Si pone cioè l'esigenza di ricostruire il nesso causale nel reato colposo di evento associando alla verifica condotta alla stregua dei postulati della *condicio sine qua non* l'ulteriore valutazione circa la tipicità della seriazione causale in concreto delineatasi<sup>73</sup>. Perché possa ritenersi sussistente il legame causale tra condotta ed evento lesivo, non è sufficiente che quest'ultimo rientri nella classe di risultati “coperti” dalla regola prudenziale e che la prima si ponga come condizione del secondo, ma è altresì necessario, secondo le pacifiche acquisizioni della letteratura sul punto, che lo svolgimento del processo causale sia passato attraverso modalità tipiche, ossia attraverso una concatenazione di passaggi che si configura come ragionevole sviluppo della condotta negligente<sup>74</sup>. Conviene subito ricorrere ad una esemplificazione.

---

<sup>73</sup> In questi termini FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 525 ss. Se tale valutazione si aggiunge a quella sul nesso condizionalistico, allora, specialmente nei casi di colpa specifica – in quella generica si porrà preliminarmente il problema di individuare la cautela, operazione condizionata a sua volta dalla delimitazione delle conseguenze della condotta prevedibili secondo il parametro dell'agente modello – la regola cautelare funge da criterio selettivo, perché isola, tra i potenziali antecedenti dell'evento, solo alcune condizioni, cioè quelle costituite dagli sviluppi generalmente discendenti dalla sua violazione, vincolando in tal modo il giudice nell'accertamento (507 ss., 526 in nota).

<sup>74</sup> CASTALDO, *op. cit.*, 189; FORNARI, *Descrizione dell'evento e prevedibilità del decorso causale: “passi avanti” della giurisprudenza sul terreno dell'imputazione colposa*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1999, 719 ss;

Un automobilista attraversa l'incrocio con il semaforo rosso e per di più a velocità nettamente superiore a quella consentita. Assistendo alla scena, un anziano signore affacciato alla finestra, cardiopatico nonché molto apprensivo per disposizione caratteriale, decede per via di un infarto provocato dallo spavento<sup>75</sup>.

La situazione ipotizzata presenta tutti i requisiti per la sussistenza del nesso fra condotta colposa ed evento: la violazione di una regola cautelare si pone come antecedente causale necessario di un risultato lesivo appartenente alla classe di eventi che la stessa mirava ad evitare. Nondimeno, è da escludere che la morte per infarto del soggetto particolarmente sensibile che assiste all'infrazione della regola cautelare rientri nel fuoco di tutela del precetto violato.

Più nel dettaglio, al fine di poter affermare la sussistenza del nesso di colpa, è necessario che tra la condotta e l'evento lesivo finale si sia realizzata una serie di eventi intermedi o sotto-eventi i quali, secondo l'*id quod plerumque accidit*, connotano lo svolgimento del legame eziologico tra condotte ed eventi tipo nei quali sono sussumibili quelli concretamente verificatisi<sup>76</sup>. Orbene, ciò significa che ogni regola cautelare contempla nel suo fuoco di tutela una serie di eventi intermedi che si pongono come antecedenti causali eventuali rispetto all'evento lesivo. Così, per ritornare all'esempio già proposto, la regola cautelare che impone di non impegnare l'incrocio con il semaforo rosso è volta indubbiamente a prevenire eventi quali l'impatto tra i veicoli e l'investimento dei pedoni che attraversano la carreggiata, i quali si configurano come antecedenti causali tipici, sebbene eventuali, rispetto all'evento morte o lesioni. Non rientra certo nell'orbita preventiva della norma il sotto-evento rappresentato dallo spavento dell'astante, che provoca la morte dello stesso.

---

FORTI, *op. ult. cit.*, 439 ss., 495; ID., *La descrizione dell' « evento prevedibile » nei delitti colposi: un problema insolubile?*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1983, 1559 ss.; MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *op. cit.*, 387 s.; PIERGALLINI, *Colpa*, cit., 227 s., 241; VENEZIANI, *I delitti colposi*, cit., 43 ss.; MASSARO, "Concretizzazione del rischio" e prevedibilità dell'evento nella prospettiva della doppia funzione della colpa, in *Cass. pen.*, 2009, 4712 ss.; GIZZI, *Colpa*, in *Enc. giur.*, VII, Postilla di aggiornamento, Treccani, 2008, 2; MINNITI, *Finalità cautelari della norma, sua evoluzione nel tempo e accertamento della colpa*, in *Riv. trim. dir. pen. ec.*, 2006, 316 ss.

<sup>75</sup> Un esempio non dissimile è suggerito da GALLO, *L'elemento psicologico*, cit., 165.

<sup>76</sup> FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 497 ss. Detto in altri termini, il problema evidenziato nel testo, inquadrato da una prospettiva eziologica pura, si sovrappone con quello del grado di generalizzazione da attuare nella ri-descrizione dell'evento inteso quale termine di riferimento del nesso causale: sul punto, con specifico riferimento all'illecito colposo, si veda già STELLA, *La descrizione dell'evento*, I, *L'offesa. Il nesso causale*, Giuffrè, 1970, 31 ss.

Il carattere della tipicità deve assistere tutti gli anelli della catena causale compresi tra la condotta e l'evento: farne venir meno solo uno vuol dire inficiare l'efficacia del criterio di imputazione.

Sempre per rimanere nel nostro esempio: si ponga il caso che il signore anziano si spaventi, e dunque venga colpito da infarto, non per il semplice fatto di osservare lo spericolato automobilista che attraversa l'incrocio con il rosso, ma perché assiste al successivo impatto violento di quest'ultimo con un veicolo proveniente da destra.

In tal caso la tipicità dello svolgimento eziologico sussiste sino al sotto-evento rappresentato dall'impatto, ma non copre certo il nesso tra quest'ultimo e l'infarto di colui che vi assiste. Gli snodi causali successivi tipici rispetto a questa classe di sotto-eventi sono infatti la morte o le lesioni dei soggetti coinvolti nel sinistro.

Il passaggio merita un'ulteriore chiarificazione, utile a fugare eventuali equivoci. Nel caso da ultimo riportato la tipicità dello svolgimento eziologico non è esclusa dalla circostanza che il soggetto su cui ricade il risultato lesivo sia estraneo alla circolazione. Ben potrebbe darsi una diversa situazione in cui il rapporto tra agente e vittima è molto più "immediato", ma l'evento lesivo non è ugualmente imputabile al primo per via di una concatenazione causale atipica: si pensi al caso, realmente venuto all'esame della giurisprudenza tedesca<sup>77</sup>, dell'automobilista che muore d'infarto per via dello spavento provocato da un sorpasso azzardato ad opera del conducente di un altro veicolo. In tale frangente la condotta negligente ricade materialmente sulla vittima: nondimeno l'evento morte così verificatosi non può ascrivere al soggetto avventato, in quanto l'evento intermedio dell'insorgenza dell'infarto non appartiene al novero dei pericoli tipici che la disciplina sui sorpassi mira a contenere.

Breve: quando si discorre di tipicità del decorso causale nella prospettiva dell'imputazione colposa, si allude alla necessità che la produzione dell'evento passi attraverso una serie di sotto-eventi o anelli causali intermedi i quali, secondo una regola di comune esperienza, seguono alla condotta negligente e si pongono come antecedenti rispetto all'evento lesivo<sup>78</sup>.

---

<sup>77</sup> Esempio riportato da FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 438.

<sup>78</sup> PIERGALLINI, *Colpa*, cit., 227, parla di "connessione di scopo" tra sotto-evento intermedio ed evento tipico.

A questo punto, è evidente che il criterio testé enunciato non riveste alcuna funzionalità ai fini dell'imputazione del *crimen culpa* se non si circoscrive, mediante una ricostruzione specifica, il novero degli eventi intermedi che ogni regola cautelare intende ostacolare<sup>79</sup>.

Con riferimento al settore oggetto del nostro studio, in alcuni casi è la stessa norma prudenziale a offrire una traccia agevole nella individuazione del pericolo connesso alla sua violazione. Si consideri l'art. 149 del codice, il quale, nel prescrivere il mantenimento di una distanza di sicurezza tra i veicoli, individua espressamente il sotto-evento collisione come pericolo tipico legato alla violazione del precetto<sup>80</sup>.

In altri casi il precetto cautelare non offre indizi univoci per la delimitazione degli eventi pericolosi riconducibili alla sua violazione. Il più volte richiamato art. 141, ad esempio, impone di modulare la velocità allo scopo di garantire la sicurezza degli utenti ed evitare disordini nella circolazione. Il tenore della prescrizione non è d'aiuto nella selezione dei pericoli tipici connessi alla sua violazione: occorre pertanto procedere ad una ricostruzione teleologica dei medesimi<sup>81</sup>.

Tale operazione non differisce, nel metodo, da quella volta a selezionare gli eventi lesivi (finali) rientranti nello scopo di protezione della norma, già vista in precedenza (*supra*, § 5). Occorrerà pertanto, anche in tal caso, risalire al momento della enunciazione della regola prudenziale e verificare, se l'evento intermedio – antecedente causale di quello finale lesivo – sia ascrivibile alla classe di risultati rientranti nel fuoco di tutela del precetto, in quanto, secondo uno schema di regolarità causale avallato da un legge di copertura, costituisce un prevedibile sviluppo dell'infrazione della norma prudenziale<sup>82</sup>. In termini non dissimili, si è detto che occorre verificare la prevedibilità (e la evitabilità) non solo con riferimento all'evento finale o, addirittura, all'evento astratto cui è riconducibile quello in concreto verificatosi, ma anche avuto riguardo al decorso causale, almeno nei tratti essenziali, considerato nei singoli anelli intermedi che lo connotano<sup>83</sup>.

---

<sup>79</sup> In tal senso VENEZIANI, *I delitti colposi*, cit., 44.

<sup>80</sup> « Durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che [...] siano evitate collisioni con i veicoli che precedono ».

<sup>81</sup> Così FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 490.

<sup>82</sup> FORTI, *op. ult. cit.*, 507 ss.; FURNARI, *Descrizione dell'evento*, cit., 728.

<sup>83</sup> Testualmente JESCHECK-WEIGEND, *Lehrbuch*, cit., 586; nello stesso senso STERNBERG LIEBENSCHUSTER, § 15, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch Kommentar*, C.H. Beck, 2014<sup>29</sup>, 310; FURNARI, *op. cit.*, 723; FORTI, *La descrizione dell' « evento prevedibile » nei delitti colposi: un problema insolubile?*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1983, 1567; PERINI, *Il concetto di rischio nel diritto penale moderno*, Giuf-

Per rimanere nell'esempio del sorpasso, consideriamo l'art. 148 c.d.s., il quale detta una serie di accortezze cui attenersi nell'esecuzione del sorpasso e prescrive di astenersi dallo stesso in determinate circostanze. Sulla base delle generalizzazioni causali è possibile procedere ad una selezione dei sotto-eventi riconducibili alla violazione della norma considerata. Così, in caso di carreggiata che presenti una sola corsia per senso di marcia, l'evento intermedio tipico che la regola cautelare mira a prevenire è quello dello scontro frontale con un veicolo che procede in senso contrario; pericolo altrettanto significativo è la collisione laterale con il veicolo sorpassato per via del ristretto spazio di manovra<sup>84</sup>. Pertanto, solo gli eventi finali morte o lesioni che, secondo la generalizzazione eziologica posta alla base della regola di diligenza, costituiscono sviluppi tipici dei riferiti anelli causali intermedi, potranno essere imputati all'agente.

Per meglio precisare i connotati di tale operazione interpretativa, si faccia ora l'ipotesi che l'avventato conducente effettui un sorpasso in prossimità di un dosso e travolga un cantiere operativo a margine della carreggiata, cagionando la morte di un operaio. Considerando i sotto-eventi legati alla violazione delle regole sul sorpasso appena individuati, potrebbe dirsi che l'automobilista non può essere chiamato a rispondere di omicidio colposo in quanto l'investimento di un soggetto che ingombra la carreggiata non è un accadimento intermedio tipico legato alla trasgressione della norma che vieta il sorpasso in prossimità di un dosso. La conclusione trascura tuttavia di considerare che, nella delimitazione dell'insieme degli stadi tipici della catena causale, occorre astrarre rispetto ad alcune – ma non a tutte – circostanze per individuare la nota comune che li caratterizza<sup>85</sup>. Così, il divieto di sorpasso in prossimità di un dosso mira a prevenire l'insieme dei pericoli associati alla condizione di scarsa visibilità del conducente e del soggetto (non importa se alla guida o a piedi) che eventualmente si trovi dall'altra parte del dosso stesso. L'evento intermedio dell'investimento del pedone rappresenta pertanto la concretizzazione di uno dei pericoli tipici derivanti dalla violazione del precetto.

La precisazione da ultimo fatta consente di chiarificare ulteriormente il processo di ricostruzione dello scopo di protezione di quelle regole fissate in maniera contingente per la tutela di determinati soggetti.

---

frè, 2010, 550. In senso critico su tale affermazione, adducendo la difficoltà di distinguere tra tratti essenziali e non essenziali, cfr. BLAIOTTA, *Art. 43*, cit., 467.

<sup>84</sup> FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 510 s.

<sup>85</sup> Si tratta del problema della ri-descrizione dell'evento già segnalato nella nota 76.

Si pensi al limite di velocità particolare fissato in un tratto di strada a causa della presenza di un cantiere, e dunque a tutela dell'incolumità degli operai e si ipotizzi che un conducente, violando la prescrizione, investa un bambino che sbuca all'improvviso a margine della carreggiata<sup>86</sup>.

In tal caso la tipicità del nesso causale continua a sussistere, in quanto la ricorrenza del sotto-evento rappresentato dall'investimento non può escludersi solo in virtù del fatto che la regola era stata fissata avendo riguardo alla tutela di una determinata classe di soggetti, posto che tale nota si dimostra ininfluenza nella (ri)descrizione del sotto-evento tipico e dunque nella definizione dello scopo di tutela<sup>87</sup>.

All'esito di questa rassegna concernente alcune regole del codice della strada e volta a individuare il passaggio causale tipico che funge da ponte tra l'infrazione delle stesse e l'evento finale, possiamo tentare di definire in via generale i connotati di tale evento intermedio. L'anello di congiunzione tra l'infrazione di queste regole e l'evento finale costituito dalla morte e dalle lesioni va rintracciato nella nozione di sinistro, fenomeno che possiamo riscontrare in tutte le situazioni esemplificate: tamponamento per mancato rispetto della distanza di sicurezza, collisione laterale per mancato rispetto della distanza laterale durante il sorpasso, investimento del pedone dopo un dosso ecc. Si tratta ora dunque di elaborare, selezionando i tratti comuni agli accadimenti appena esemplificati, una nozione unitaria di sinistro in grado di fungere da filtro utile all'interprete nell'ascrizione dell'evento colposo<sup>88</sup>.

A tal proposito è abbastanza curioso notare che, pur nel contesto di uno zelo definitorio quasi esasperato, il codice della strada non contenga alcuna definizione di sinistro,

---

<sup>86</sup> L'esempio è formulato da CASTALDO, *L'imputazione oggettiva*, cit., 186.

<sup>87</sup> Così CASTALDO, *op. cit.*, 186 ss., secondo il quale « lo *Schutzzweck* della norma violata continua a sussistere. Per una fondamentale ragione: si è già detto come non vada confusa l'*origine* del precetto con il suo *ambito di applicabilità*; non v'è dubbio che un'ipotesi simile l'*input* al divieto era stato dato per proteggere gli operai impegnati nei lavori, ma questo fine si *aggiunge* agli altri solitamente posseduti dalla regola cautelare. La 'particolarità' momentanea, insomma, non cancella tradizionali obiettivi da perseguire ».

<sup>88</sup> Tale operazione sfugge, fortunatamente, alle insidie in cui ci si imbatte quando si tratta di definire gli eventi intermedi in settori della responsabilità colposa ben più complessi dal punto di vista fenomenologico, come i disastri ambientali o le malattie professionali, nei quali emerge una costante tensione tra generalizzazione e concretizzazione nella (ri)descrizione dell'evento, con esiti diversi sul piano dell'imputazione: sul punto si veda, in senso critico rispetto alla tendenza giurisprudenziale a generalizzare il tipo di evento da prendere in considerazione ai fini del giudizio di prevedibilità, CIVELLO, *La colpa eventuale nella società del rischio*, Giappichelli, 2013, 115 ss.; analogamente STORTONI, *La categoria*, cit., 13.

dalla quale nondimeno discendono una serie di effetti. Si consideri l'art. 189, che alla verifica di un « incidente » ricollega una serie di obblighi penalmente presidiati, nonché gli artt. 186, 186-*bis* e 187, che prevedono aggravamenti di pena nel caso in cui il conducente in stato di alterazione psico-fisica cagioni un « incidente stradale ».

La giurisprudenza, dal canto suo, ha di recente dilatato i margini della nozione, sino ad affermare che è tale un « qualsiasi avvenimento inatteso che, interrompendo il normale svolgimento della circolazione stradale, possa provocare pericolo alla collettività, senza che assuma rilevanza l'avvenuto coinvolgimento di terzi o di altri veicoli »<sup>89</sup>. Altrove la Suprema Corte ha chiarito ulteriormente che « nella nozione di incidente stradale sono da ricomprendersi sia l'urto del veicolo contro un ostacolo, sia la sua fuoriuscita dalla sede stradale; a tal fine non sono invece previsti né i danni alle persone, né i danni alle cose, con la conseguenza che è sufficiente qualsiasi, purché significativa, turbativa del traffico, potenzialmente idonea a determinare danni »<sup>90</sup>.

Questa versione ampia del concetto di sinistro contrasta con quella, accolta da altri e più datati arresti nonché dalla dottrina, che invece esige quantomeno la verifica di un danno a carico di persone, cose o animali<sup>91</sup>. Non si vuole certo qui insistere nel tentativo di ricostruire una nozione unitaria di sinistro, ben consapevoli della diversità di funzioni che essa è chiamata a ricoprire rispettivamente nel codice della strada, quale presupposto per l'operatività di talune fattispecie, e nel delitto colposo d'evento, quale segmento del fatto intermedio tra la condotta e l'evento finale in grado di filtrare il novero degli accadimenti riconducibili all'infrazione stradale.

Per quel che ci occupa in questa sede, non è in alcun modo possibile accogliere una nozione di incidente disancorata dalla verifica di un danno alle persone, che si dissolva nel fumoso concetto, coniato dalla giurisprudenza, di significativa e pericolosa alterazione delle normali condizioni del traffico; se non altro perché è difficile pensare a un sinistro che sfoci nella lesione o nella morte di una persona senza provocarle un danno, a meno di non voler rinunciare al ruolo tipizzante dell'evento intermedio, come nel caso dell'anziano cardiopatico affacciato alla finestra. Beninteso, il sinistro può anche prescindere dall'interazione tra due o più soggetti della circolazione, come accade nei

<sup>89</sup> In questi termini Cass. pen. Sez. IV, 7 luglio 2016 (dep. 14 settembre 2016), n. 38203, in *DeJure*.

<sup>90</sup> Cass. pen., Sez. IV, 11 febbraio 2014 (dep. 5 marzo 2014), n. 10541, in *DeJure*.

<sup>91</sup> Si veda ad esempio Trib. La Spezia, 2 febbraio 2011 (dep. 16 febbraio 2011), n. 92, in *DeJure*, nella quale si riconosce la ricorrenza di un sinistro in un'ipotesi di danno a una ringhiera; in dottrina, pur senza ulteriori approfondimenti, si vedano TAMBURRINO-CIALDINI, *Commentario*, cit., 1595.

casi, statisticamente più frequenti, di collisione tra due veicoli o di investimento del pedone: giustamente dunque la giurisprudenza vi include la fuoriuscita del veicolo dalla carreggiata. Tuttavia, è comunque necessario che il sinistro cagioni un danno a un terzo; nei casi in cui manchi l'impatto con un altro veicolo o con un pedone, tale terzo non può che essere uno dei passeggeri della vettura.

In conclusione, possiamo fornire la seguente nozione di sinistro, inteso come stadio del fatto attraverso il quale lo sviluppo causale deve necessariamente transitare affinché possa affermarsi il nesso colpa-evento: esso consiste nell'alterazione delle condizioni ordinarie del traffico dovuta all'infrazione di una regola cautelare e produttiva di danni alle persone.

## CAPITOLO IV

### IL CONCORSO DI CAUSE

SOMMARIO: 1. Un inquadramento storico e metodologico. – 1.1 Origini del dibattito: la “compensazione delle colpe”. – 1.2. Il concorso di cause nella sistematica dei codici. – 2. La concausa costituita dalla condotta umana. Primo requisito selettivo: il carattere *oggettivamente colposo* della condotta umana concorrente. 3. – La valutazione del rapporto percentuale: oggetto della valutazione dell’efficienza causale. – 3.1. (Segue): il metodo della valutazione. – 3.2. (Segue): la traduzione sanzionatoria del risultato ottenuto. – 4. Il fattore concausale non derivante da condotta umana. – 5. Il ruolo generale della prevedibilità della concausa con riferimento al legittimo affidamento. – 6. Concorso di cause e comportamento alternativo lecito. L’evitabilità altrimenti quale cornice nella quale operare il giudizio di quantificazione dei fattori causali. – 7. Considerazioni conclusive: l’efficacia delle concause antecedenti e sopravvenute nel quadro della complessiva razionalità dell’attenuante.

#### **1. Un inquadramento storico e metodologico**

Come già anticipato, una delle peculiarità del delitto colposo stradale rispetto al paradigma generale del *crimen culpa* consiste nella previsione, ad opera del legislatore del 2016, di un’apposita attenuante speciale per l’eventualità in cui l’evento lesivo non sia esclusivamente attribuibile alla condotta dell’autore.

Con tale disposizione si è voluto dar risalto a un dato ricorrente nella dinamica dei sinistri stradali, ossia la convergenza di plurimi contributi colposi nella produzione del risultato lesivo, che può manifestarsi in tre varianti differenti: concorso colposo del sog-

getto passivo; concorso colposo di due o più soggetti che si cagionano danni reciproci; concorso colposo di due o più soggetti che cagionano danni a carico di un terzo<sup>1</sup>.

Il fenomeno appena descritto appare del resto fisiologico rispetto ad alcuni dei connotati dell'attività oggetto della nostra indagine. La necessità di un coordinamento delle manovre di guida di plurimi soggetti, tra i quali non vige una previa organizzazione né tantomeno sussiste una conoscenza reciproca, rende molto alta la probabilità di intersezione tra le inosservanze di ciascuno. Ciò si traduce in una tendenziale fungibilità tra autori e vittime, se non addirittura in una contestualità delle medesime qualifiche: si pensi di nuovo al caso in cui due soggetti, mediante alcune infrazioni delle regole del traffico, si cagionino delle lesioni vicendevolmente.

Sebbene costituisca un elemento caratterizzante della colpa stradale, il tema del concorso di colpe affonda le sue radici in un dibattito dottrinale e in una tradizione legislativa di gran lunga precedenti l'insorgere del fenomeno della circolazione veicolare, almeno fino a quando l'affermarsi del modello della *condicio sine qua non*, fondato sull'assoluta equivalenza dei fattori causali e dunque sull'impossibilità di una loro misurazione, ha sbarrato la strada a ogni ulteriore sviluppo sul punto.

### 1.1. Origini del dibattito: la “compensazione delle colpe”

Nella penalistica dell'Ottocento alcuni autori si sono interrogati circa l'ammissibilità di una “compensazione delle colpe”<sup>2</sup>, intesa come meccanismo che consente di valorizzare, in senso favorevole al reo, la presenza di una condotta colposa altrui che ha contribuito alla produzione dell'evento; tali riflessioni sono state tuttavia ca-

---

<sup>1</sup> VENEZIANI, *I delitti colposi*, cit., 684.

<sup>2</sup> Tale concetto rientra nella più generale idea di compensazione tra delitti, fenomeno per il quale la commissione di illeciti reciproci non è punibile allorquando tra gli stessi sussista una relazione di interdipendenza: nel nostro ordinamento ne costituisce un retaggio l'art. 599 c.p., che attribuisce rilievo alla reciprocità delle ingiurie. Per un ampio inquadramento della tematica, con approfondimenti di carattere storico e comparatistico, si veda SERRANO MAÍLLO, *La compensación en derecho penal*, Dykinson, 1996, 21 ss., 181 ss. In senso parzialmente differente, v'è chi ritiene opportuno operare una delimitazione concettuale tra compensazione delle colpe e compensazione dei delitti, poiché, mentre la prima ipotesi è caratterizzata da unicità di evento dannoso e concorrenza causale delle condotte, nella seconda si assiste alla commissione di fatti diversi, la cui relazione viene apprezzata sul piano giuridico o comunque sociale, come nel caso delle ingiurie vicendevoli: così DELOGU, *Il principio della compensazione delle colpe nel diritto penale*, in *Studi Sassaesi*, 1936, 40 ss.

ratterizzate da notevoli imprecisioni di carattere metodologico e lessicale che hanno viziato irrimediabilmente il dibattito.

Tra gli studiosi che hanno negato qualsivoglia operatività del riferito istituto nel diritto penale si colloca Stoppato, del quale è utile riportare un brano particolarmente significativo poiché condensa le principali criticità affiorate nella trattazione del tema:

« Può in diritto penale ammettersi la compensazione, come mezzo estintivo della responsabilità? Rispondo negativamente. Due delitti non sono due debiti. Il danno personale o patrimoniale, che dal delitto deriva, è quasi un accidente in cospetto del danno pubblico, sociale e politico. [...] Il principio che un delitto con un altro si deva compensare, sarebbe come l'applicazione di una specie di taglione privato, che sconvolgerebbe con la sua assurdità etica e giuridica tutto il regime repressivo moderno. [...] Per lo contrario, invece che parlare di compensazione di colpe si dovrà nei congrui casi ammettere esclusione di ogni responsabilità sulla base del principio di causalità [...]. Quando fra la causa operante e la produzione dell'evento si inframmette un'azione volontaria, la quale non viene tanto a fungere l'ufficio di causa efficiente quanto invece a snaturare quella che non si sa se fosse per essere una causa immediata; quando quella azione diventa come una condizione apposta alla causa, che non si sa se fosse per essere da sola efficiente, e le permette così di operare, noi non possiamo più a quest'ultima attribuire l'evento »<sup>3</sup>.

A sostegno della sua posizione l'Autore adduce la circostanza che nel diritto penale non possa operare un modulo privatistico quale quello della compensazione, intesa qui nel senso di causa paralizzante l'operatività della sanzione, poiché il reato offende interessi che travalicano la sfera personale della vittima<sup>4</sup>. In questa presa di posizione si annida tuttavia un equivoco diffuso tra coloro che si sono imbattuti nella tematica: intendere la compensazione come un meccanismo in grado solo di eliminare completamente la sanzione a carico del reo, senza considerare la possibilità di una sua graduazione. Proposta in questi termini, è abbastanza ovvio che l'idea di una rinuncia alla pena, solo

---

<sup>3</sup> Così STOPPATO, *L'evento punibile. Contributo allo studio dei delitti colposi*, Fratelli Drucker, 1898, 271 ss.

<sup>4</sup> Per la stessa argomentazione, nella letteratura d'oltralpe, si vedano i contributi passati in rassegna da P. FRISCH, *Das Fahrlässigkeitsdelikt und das Verhalten des Verletzten*, Duncker & Humblot, 1973, 41 s. Una critica a questo argomento viene mossa da DELOGU, *La compensazione*, cit., 48: « Gli effetti che il reato produce sono, come ha posto in luce il Rocco, tre: il danno o pericolo diretto od immediato, il danno mediato o sociale, il pericolo mediato o sociale. Ora, la maggiore o minore gravità del reato, è adeguata appunto, almeno dal punto di vista cosiddetto causale, alla entità di queste conseguenze dal reato prodotte. Ma, se il danno diretto o mediato altro non è che una conseguenza del danno diretto, e ne segue da vicino le sorti da mutare col mutare di quello, è evidente che la sproporzione causale intervenuta nella produzione dell'evento dannoso immediato debba ripercuotere il suo effetto sul danno mediato, il quale sarà tanto minore quanto maggiore è stata la rilevanza causale del comportamento del leso ».

perché la vittima ha concorso alla lesione in una certa misura, ripugna al senso comune prima che ai principi del diritto penale. Ad ulteriore riprova del fatto che ogni ragionamento sull'istituto si risolve, riduttivamente, nella secca alternativa tra piena responsabilità per l'evento cagionato e mancata ascrizione dello stesso, il passaggio riportato sfocia nella limitrofa ma diversa problematica dell'interruzione del nesso causale ad opera della concausa<sup>5</sup>.

Questo modo di impostare il problema è riscontrabile anche in coloro che, almeno negli intenti, manifestano una certa adesione alla teorica della compensazione delle colpe. Tra questi merita di essere menzionato Carrara, il quale affronta la tematica nei termini che seguono:

« In proposito della colpa si eleva la questione se agli effetti penali si debba ammettere la teoria della compensazione delle colpe. Se cioè colui che per imprudenza uccise o ferì possa meritare scusa, perché la vittima fosse stata con la propria imprudenza la prima causa rimproverevole del luttuoso avvenimento. [...] Per ciò che concerne gli effetti penali la ragione di dubitare potrebbe sorgere da questo che la pena irrogandosi nello interesse di tutti i consociati, i demeriti dell'offeso, la sua imprudenza, ed anche il suo dolo, non siano motivo sufficiente per defraudare i cittadini della repressione alla quale hanno interesse e diritto. Ecco, a parer mio, il vero nucleo del disputabile. Ma all'obiettivo si risponde che la ragione scriminatrice non sta nei demeriti dell'offeso; ma nella cessazione della ragione politica di punire, per la cessazione del danno mediato. Quando l'offeso con la propria imperdonabile negligenza fu la prima causa del proprio danno, non può dirsi che la punizione dell'offensore reprima il malo esempio dato agli scioperati [...]. Io penso pertanto che per massima debba accettarsi anche in penale la regola della compensazione della colpa, ed estenderla eziandio alla ipotesi dell'omicidio; salvo però lo usarne con debita prudenza nella sua applicazione. Se bene si avverte ai termini di questa disputa, scorgesi che la colpa della causa mediata si porta ad escludere la imputabilità della causa immediata »<sup>6</sup>.

Anche nel pensiero di Carrara, dunque, guardando oltre l'adesione di facciata all'idea della compensazione delle colpe, si registra un sostanziale appiattimento del problema sul diverso terreno dell'interruzione del nesso causale. Dal brano riportato risalta poi un ulteriore vizio ricorrente nell'impostazione del tema in esame, ossia quello di circoscrivere l'operatività della compensazione delle colpe al solo caso di concorso

---

<sup>5</sup> Analogamente, per questa critica, CIVELLO, *Il principio del sibi imputet nella teoria del reato*, Giappichelli, 2017, 97 s., cui si rinvia anche per una rassegna di ulteriori Autori sulla questione.

<sup>6</sup> CARRARA, *Programma. Parte speciale*, I, Tipografia Giusti, 1872<sup>3</sup>, 91 s.

della vittima, senza tenere in conto quello del terzo; questa limitazione discende del resto dalla stessa adozione del termine compensazione, che, nel diritto privato, evoca un rapporto esclusivo tra debitore e creditore e dunque, traslato nel diritto penale, tra autore e vittima.

Dopo aver dato sinteticamente conto delle opinioni maturate nella letteratura intorno alla compensazione delle colpe, ci pare dunque opportuno congedarci da questa nomenclatura per varie ragioni. Da un lato, infatti, la valutazione delle cause concorrenti non può appiattirsi sull'alternativa tra interruzione o mancata interruzione del nesso causale, poiché presuppone come già risolto questo interrogativo nel secondo senso: non si può parlare di causa concorrente laddove si è accertato che una delle due ha carattere interruttivo. Dall'altro, la delimitazione del problema al solo caso del concorso della vittima, oltre a collidere con la fenomenologia ricorrente dei sinistri e con i comuni canoni di uguaglianza e ragionevolezza – non si vede infatti perché debba giovare di un trattamento più mite il reo che ha prodotto l'evento con il concorso della vittima e non anche quello che lo ha cagionato con il concorso di un terzo –, non trova riscontro nella formulazione dell'attenuante oggetto della nostra indagine, di tenore ben più ampio.

## *1.2. Il concorso di cause nella sistematica dei codici*

Sul versante del diritto positivo, è sufficiente rammentare che alcune codificazioni dell'Ottocento accordavano una qualche rilevanza al concorso di cause, seppur presentando forti elementi di irrazionalità sul piano sistematico. Più nel dettaglio, gli artt. 541 e 542 del codice penale sabauda del 1859 disponevano un'attenuazione di pena per le lesioni sfociate nella morte del soggetto passivo qualora quest'ultima « non sia succeduta per la sola natura delle ferite o percosse, ma per causa preesistente o sopravvenuta »; analogo trattamento non era previsto per l'omicidio<sup>7</sup>. Ancora, gli artt. 367 e 368 del codice Zanardelli prevedevano una riduzione di pena, rispettivamente per l'omicidio doloso e preterintenzionale, nel caso in cui « la morte non sarebbe avvenuta senza il concorso di condizioni preesistenti ignote al colpevole, o di cause sopravvenute e indipendenti

---

<sup>7</sup> Critico su tale differenza di trattamento BRUSA, *Della concausa nell'omicidio*, in *Riv. pen.*, 1889, II, 5 ss., cui si rinvia per ulteriori riferimenti circa altre codificazioni dell'epoca.

dal suo fatto »; analoga attenuazione di pena non era invece riconosciuta per l'omicidio colposo né per le lesioni<sup>8</sup>. Tale lacuna, seppur irrazionale sotto l'aspetto sistematico, va tuttavia contestualizzata con riferimento al pensiero dell'epoca, nel quale la riflessione sul nesso causale versava ancora in uno stato embrionale e comunque molto distante dalle posizioni prevalenti oggigiorno: come dimostra peraltro l'evidente commistione, nella formulazione dell'attenuante, di profili oggettivi e soggettivi legati alla conoscenza della concausa. In questo frangente, dunque, l'assetto sinteticamente descritto raggiungeva un risultato di compromesso, consistente nella riduzione del carico sanzionatorio nell'eventualità in cui, in presenza di un intento omicida – o comunque lesivo, nell'ipotesi di omicidio preterintenzionale –, l'evento fosse scaturito dall'operatività di una concausa, persino quando la stessa, sopravvenendo al fatto, avesse giocato un ruolo preponderante e indipendente dalla condotta dell'agente: quest'ultimo ordine di situazioni pare rientrare, in gran parte, nei casi nei quali, alla luce del codice penale vigente, l'imputazione andrebbe esclusa ai sensi dell'art. 41 co. 2. Una siffatta esigenza di mitigazione del carico sanzionatorio non era invece avvertita rispetto all'omicidio colposo, per il quale la pena era già sensibilmente mite<sup>9</sup>.

Diversamente da quelli appena citati, il codice penale vigente, come noto, riconosce efficacia diminvente al solo concorso del fatto doloso della vittima (art. 62, n. 5)<sup>10</sup>, sebbene nella Relazione al Progetto definitivo si lasci comunque aperta, nel caso di concorso colposo del soggetto passivo, la possibilità per il giudice di tenerne debitamente conto in sede di dosimetria sanzionatoria<sup>11</sup>: soluzione che, come di seguito si vedrà, è stata adottata dalla prassi giurisprudenziale. La scelta del legislatore non ha mancato di suscitare critiche tra i commentatori dell'epoca, in quanto è difficile sostenere che « quelle stesse ragioni che vengono addotte per giustificare la minorante in caso di concorso do-

---

<sup>8</sup> Su tale aspetto MAJNO, *Commento al codice penale italiano*, pt. II, Utet, 1911<sup>3</sup>, 335 ss.

<sup>9</sup> Per approfondimenti si rinvia a G. DE FRANCESCO, *La colpa nel codice Zanardelli*, in *I codici preunitari e il codice Zanardelli*, coord. da Vinciguerra, Cedam, 1993, 456 ss.

<sup>10</sup> Per i rapporti tra l'attenuante comune del concorso doloso della vittima e la nuova attenuante speciale di cui agli artt. 589-bis e 590-bis si veda MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 13.

<sup>11</sup> *Relazione sul Libro I del Progetto*, in *Lavori preparatori del codice penale e del codice di procedura penale*, V, *Progetto definitivo di un nuovo codice penale con la relazione del Guardasigilli on. Alfredo Rocco*, Tipografia delle Mantellate, 1929, 118.

loso della vittima, non valgono anche per il concorso colposo, come pure nell'ipotesi che all'evento abbia contribuito il fatto doloso o colposo di una terza persona »<sup>12</sup>.

In senso diametralmente opposto rispetto al codice penale, il codice civile, in un'epoca nella quale il fenomeno della circolazione era tutto sommato ancora contenuto, ha manifestato una certa sensibilità al problema, prevedendo all'art. 2054, co. 2 che « nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli ». Il quadro normativo è poi completato dall'art. 1227, il quale dispone, nel caso del concorso colposo del creditore o del danneggiato, una diminuzione del risarcimento secondo la gravità della colpa dello stesso e le conseguenze che ne sono derivate, e dall'art. 2055, che fissa la regola della responsabilità solidale tra i più soggetti danneggianti, con ripartizione interna secondo la misura determinata dalla colpa di ciascuno e dalle conseguenze derivanti dalla sua condotta, ma che nel dubbio si presume in parti uguali.

Sul versante penalistico, invece, le implicazioni dogmatiche e applicative di tali fenomenologie, oltre a essere state ignorate dal legislatore, quantomeno fino all'avvento della l. 23 marzo 2016, n. 41, non sono state neppure oggetto di particolare attenzione nella dottrina e nella giurisprudenza, benché quest'ultima abbia avuto occasione di occuparsene.

Onde impostare correttamente la trattazione del problema, conviene osservare subito che, rispetto alle questioni ora delineate, non reca alcun contributo utile all'indagine l'inquadramento del fenomeno nelle categorie tradizionali: il concorso di colpe, quantomeno nell'ambito della circolazione stradale, è sussumibile per lo più nell'area del concorso di cause colpose indipendenti e più di rado nella cooperazione colposa (si pensi all'ipotesi, già esaminata del capitolo precedente, del passeggero che sollecita il conducente a una guida spericolata)<sup>13</sup>. Tuttavia, il concorso di cause indipendenti non può propriamente definirsi un istituto, quanto un « macro-concetto unificatore »<sup>14</sup> che non trova disciplina nel codice e pertanto risulta inidoneo a orientare l'analisi. Inoltre, sia il concorso di cause colpose indipendenti sia la cooperazione colposa evocano

---

<sup>12</sup> ANTOLISEI, *Il rapporto di causalità nel diritto penale*, Cedam, 1934, 244.

<sup>13</sup> Per un approfondimento specifico sul punto PIETROLUCCI, *Brevi note sui limiti entro i quali può trovare applicazione il concorso di persone nel reato colposo ex art. 113 c. p. in materia di incidenti stradali*, in *Temi Romana*, 1990, 247 ss.

<sup>14</sup> Testualmente CORNACCHIA, *Il concorso di cause colpose indipendenti: spunti problematici*, in *Ind. pen.*, 2001, 645 s.

un'accezione di colpa intesa come criterio di imputazione penalistica del fatto e dunque al completo dei profili oggettivi e soggettivi; diversamente, per aversi concorso di colpe è sufficiente – come a breve si dirà – il solo profilo oggettivo costituito dalla divergenza da un modello comportamentale di riferimento. Proprio per questa ragione l'ipotesi classica di concorso di colpa, quella del soggetto passivo, non è sussumibile nel concorso di cause colpose indipendenti né nella cooperazione colposa.

Il confronto con gli altri istituti del diritto penale caratterizzati dalla convergenza di condotte di diversi soggetti, se non esplica alcuna funzionalità sul piano dell'analisi, offre nondimeno qualche spunto di riflessione. Il trattamento che il codice riserva al concorso di condotte colpose indipendenti, per il quale, differentemente da quanto accade per il concorso di persone e la cooperazione colposa, non è applicabile l'attenuante della minima partecipazione, è espressivo di una certa indifferenza del legislatore alla tematica in esame. Anzi, potrebbe addirittura dirsi che la scelta di accordare una seppur minima rilevanza, attraverso l'attenuante di cui all'art. 114 c.p., al peso eziologico del singolo contributo nel quadro del concorso di persone e della cooperazione colposa e di escluderlo nel caso di cause colpose indipendenti, si dimostra irragionevole dal punto di vista sistematico: non si vede perché debba beneficiare di un'attenuazione del carico sanzionatorio chi è cosciente di concorrere con l'altrui condotta alla realizzazione di un fatto lesivo voluto, previsto o prevedibile, e non anche chi, pur versando in una condotta illecita, cagiona l'evento lesivo anche attraverso l'intervento più o meno casuale di un ulteriore soggetto al di là di ogni scelta di cooperazione. Vero è che l'eccezione costituita dal 114, che infrange il principio della medesima sanzione per tutti i concorrenti, non va più di tanto enfatizzata: prescindendo dagli angusti spazi in cui l'applicazione pretoria ha confinato l'operatività di tale norma, il sistema, in discontinuità rispetto alla codificazione precedente, rimane improntato all'indifferenza verso il peso delle condotte concorsuali. Nondimeno, proprio l'attenuante in parola ci consente di concludere che l'atteggiamento serbato dal legislatore riguardo al tema in esame non è tanto dettato da un'adesione rigorosa al paradigma condizionalistico, il quale, pur uscendo sostanzialmente confermato nella disciplina positiva degli istituti del concorso e della cooperazione, conosce tuttavia una parziale incrinatura nell'istituto dell'attenuante della minima partecipazione.

La ragione potrebbe invece rinvenirsi, a questo punto, nella più accentuata difficoltà di ponderazione dei vari contributi nell'ipotesi di concorso di condotte tra loro indipendenti, mancando ogni collegamento, di carattere organizzativo o anche solo psicologico, tra i 'concorrenti'; diversamente, nel caso del concorso il giudice può utilizzare, quali indici per apprezzare il peso dei vari apporti, la ripartizione interna dei ruoli ricoperti dai vari agenti e in quello della cooperazione il legame che avvince le diverse condotte colpose dalla cui combinazione è scaturito il risultato lesivo<sup>15</sup>. Sul piano più generale, poi, la scelta di non attribuire rilevanza al contributo della vittima o di un terzo è pienamente in linea con la componente di casualità che connota il legame tra condotta ed evento nel reato colposo: colui che intraprende un'azione o un'omissione inosservante di un parametro di diligenza deve mettere in conto la possibilità di rispondere integralmente dell'eventuale risultato lesivo, nonostante allo stesso abbiano contribuito comportamenti di ulteriori soggetti.

In questo scenario di diffusa indifferenza rispetto al problema del concorso di colpe, piuttosto eccentrica rispetto al paradigma classico della causalità penale<sup>16</sup>, si presenta dunque la circostanza attenuante prevista dal comma 7 degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, che accorda una diminuzione della pena fino alla metà nel caso in cui l'evento non sia esclusiva conseguenza della condotta attiva od omissiva del soggetto.

Se l'opportunità di tale previsione risiede, come già visto, nella fenomenologia dei sinistri stradali, i quali sovente discendono dall'intersezione di plurime condotte colpose tenute dai soggetti coinvolti, la lettera della norma appare tuttavia andare ben oltre, fino a inglobare contributi causali diversi dalle condotte umane, ossia gli accadimenti naturali<sup>17</sup>. Data la profonda diversità tra le due ipotesi, conviene analizzarle partitamente e prendere le mosse dalla condotta umana concorrente.

---

<sup>15</sup> È ormai pacifico che nella cooperazione colposa tale legame è costituito quantomeno dalla consapevolezza di concorrere nell'altrui fatto materiale; per tutti RISICATO, *Il concorso colposo tra vecchie e nuove incertezze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1998, 163.

<sup>16</sup> Così ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 11.

<sup>17</sup> Ugualmente MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 95; ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 11.

## **2. La concausa costituita dalla condotta umana. Primo requisito selettivo: il carattere oggettivamente colposo della condotta umana concorrente**

Partendo dalla condotta umana, s'impone una notazione di carattere preliminare. Come risulta dalla formulazione dell'attenuante in esame, che ricorre allorché « l'evento non sia esclusiva conseguenza della condotta attiva od omissiva del soggetto »<sup>18</sup>, non si richiede che la condotta concorrente altrui sia anche "colposa", ossia contraria a una regola prudenziale rivolta a colui che pone in essere la concausa e a questo rimproverabile sul piano soggettivo, ma si limita a prevedere che la medesima sia causalmente efficiente rispetto all'evento. Più che di un concorso di colpe, si tratta pertanto di un concorso di cause: è evidente che il primo costituisce una *species* del secondo, contenendo in più l'elemento specializzante del carattere colposo dell'azione o dell'omissione concausale.

Tale elementare considerazione non solamente dà luogo ad un'ambiguità lessicale, ma dischiude una problematica di non poco momento. Da un punto di vista naturalistico, infatti, la vittima del reato e chiunque altro sia coinvolto nella dinamica del sinistro stradale pongono in essere un fattore causale che in qualche modo condiziona la verificazione dell'evento lesivo, se non altro mediante la mera presenza sul luogo in quel determinato frangente temporale. Tuttavia, l'ambito di operatività dell'attenuante non può essere inteso in questo modo; si pone allora l'esigenza di elaborare un criterio idoneo a discernere, all'interno delle condotte umane, i fattori concorrenti che legittimano una riduzione del carico sanzionatorio in favore dell'agente da quelli che a tal fine sono irrilevanti. È opportuno a questo punto ricorrere a un'esemplificazione, considerando, per comodità di esposizione, l'ipotesi più semplice di concorso di causa, quello del soggetto passivo del reato.

Un ciclista, per evitare un cane randagio che improvvisamente si immette sulla carreggiata, sterza bruscamente e viene investito da un veicolo che, nell'effettuare il sorpasso, non rispetta la distanza laterale adeguata<sup>19</sup>.

---

<sup>18</sup> Non sfugga, sotto questo aspetto, la circostanza che l'attenuante ricalca pedissequamente il testo dell'art. 40.

<sup>19</sup> Riprendiamo, adattandolo alle esigenze della nostra trattazione, il celebre caso venuto all'esame della giurisprudenza tedesca e riportato, tra gli altri, da KÜHL, *Strafrecht*, cit., 608 e FIANDACA, *Il comportamento alternativo lecito*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, 1598.

Senza alcun dubbio la condotta del ciclista non può classificarsi come colposa, in quanto nella sua azione sono piuttosto ravvisabili gli estremi del caso fortuito. Nondimeno, l'evento lesivo è conseguenza anche della sua azione od omissione: pertanto il conducente del veicolo beneficerà dell'applicazione della circostanza attenuante.

Modificando ora le circostanze di fatto, si ipotizzi che le lesioni riportate dal ciclista sarebbero state di minore entità qualora egli avesse indossato il casco. È noto che nessuna norma impone ai ciclisti di indossare un casco protettivo, sebbene il mancato uso dello stesso rappresenta, da un punto di vista naturalistico, un fattore che incide solitamente sulla entità delle lesioni. Tuttavia, il fattore rappresentato dal mancato uso del casco non può essere considerato rilevante ai fini della ponderazione percentuale tra le condotte concausali rispetto all'evento: cosa differenzia allora tale condotta da quella tenuta dal ciclista nella prima versione dell'esempio, consistente nello sterzare bruscamente, la quale invece rileva ai fini dell'applicazione dell'attenuante?

Il discrimine tra i due casi si ricava dalla constatazione che la condotta del ciclista nella prima esemplificazione, pur se dovuta a caso fortuito, si configura comunque come violazione obiettiva della regola cautelare che impone di tenersi al margine destro della carreggiata durante il sorpasso di un altro veicolo (art. 148, co. 4 c.d.s.); pertanto può trovare ingresso nella ponderazione percentuale tra i fattori. A voler ragionare diversamente, attribuendo rilevanza a qualsiasi condotta concorrente della vittima, si giungerebbe all'assurda conclusione per cui ogni azione od omissione di quest'ultima, che da un punto di vista naturalistico sia *condicio sine qua non* dell'evento, ivi compresa la mera presenza della stessa nelle circostanze spazio-temporali del sinistro, debba essere considerata come concausa dalla prospettiva dell'imputazione penale.

Il discorso non cambia neppure nel caso in cui la condotta del soggetto passivo non solo non risulti colposa, ma sia addirittura doverosa. Ritorniamo nuovamente all'esempio addotto e al cane sostuiamo un bambino: qui la sterzata improvvisa del ciclista diventa addirittura attuazione del precetto prudenziale che impone di evitare i pedoni che si immettono nella carreggiata. Come può un contegno conforme a diligenza al contempo integrare un'infrazione di una regola cautelare?

L'ostacolo può superarsi se si pone mente alla circostanza che la colpa è sempre un concetto relazionale, per cui il contenuto e la struttura della cautela si modulano dinamicamente anche in relazione al comportamento degli altri attori del contesto spazio-

temporale di riferimento<sup>20</sup>. Ne discende che un comportamento pienamente lecito in relazione alla sfera di un determinato soggetto, o addirittura imposto dall'esigenza di salvaguardare quest'ultimo, può benissimo apparire 'colposo' se visto dalla prospettiva di un altro soggetto ugualmente coinvolto nello svolgimento della vicenda.

Pertanto, vero è che il ciclista si trova davanti a un conflitto di doveri, in quanto la sterzata è imposta dall'esigenza di evitare l'investimento del bambino. Nondimeno, inquadrata *nella prospettiva relazionale* dell'automobilista, tale condotta infrange la già riferita regola del codice della strada che impone di tenersi a debita distanza dal veicolo sorpassante: tale dato non può essere ignorato in sede di valutazione delle concause.

Procedendo per approssimazioni progressive nel tentativo di definire il perimetro applicativo della fattispecie attenuante, modifichiamo ancora una volta le circostanze dell'esempio già fatto.

Si ipotizzi che la sterzata del ciclista non sia dovuta all'esigenza di evitare il cane o il bambino, ma sia verificata a seguito della decisione di distogliere le mani dal manubrio al fine di ostentare le proprie abilità di guida. Il conducente del veicolo sorpassante, in seguito alla brusca frenata, urta violentemente il capo contro il volante e riporta delle lesioni, di cui il ciclista è chiamato inevitabilmente a rispondere a titolo di colpa<sup>21</sup>. Tuttavia l'urto è dovuto anche alla circostanza che l'automobilista non indossa la cintura di sicurezza al momento dell'impatto.

In tal caso, l'omissione dell'automobilista deve essere necessariamente considerata nel bilanciamento percentuale delle concause, in quanto la medesima, oltre ad essere concausa dell'evento da un punto di vista naturalistico, è contraria a una precisa disposizione prudenziale<sup>22</sup>: pertanto il ciclista beneficerà dell'attenuazione di pena.

<sup>20</sup> Sul punto DI GIOVINE, *Il contributo della vittima nel delitto colposo*, cit., 377: « La colpa, a differenza del dolo, è un concetto relazionale. La regola di cautela non è una monade ed è connotata da (una più o meno forte) interattività. A differenza del nesso causale, destinato ad espletare le sue potenzialità ermeneutiche su un piano che resta pur sempre legato a quello, naturalistico, di provenienza e che per questa ragione rappresenta un concetto rigido, la colpa vive in una dimensione intersoggettiva; riflette in modo immediato la posizione dell'altro *giocatore* e – fermo restando lo scopo finale – si plasma, adatta se stessa, alle mosse di quest'ultimo ». In merito, nella dottrina civilistica, si veda l'ampia opera di CAFAGGI, *Profili di relazionalità della colpa*, Cedam, 1996.

<sup>21</sup> Il soggetto ha infatti violato l'art. 182, co. 2 c.d.s., a mente del quale « i ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano ».

<sup>22</sup> A tal proposito, DI GIOVINE, *op. ult. cit.*, 374: « accanto a regole (di non fare oppure di fare) *eterodirette*, e cioè volte alla prevenzione di fatti dannosi nei confronti di terzi, ne esistono di *riflessive*. Queste, sempre più copiose, si indirizzano agli stessi titolari dei beni giuridici e, nella misura in cui sanzionano comportamenti le cui uniche proiezioni dannose sono quelle che si riflettono sull'integrità fisica di chi è chiamato ad osservarle ». In giurisprudenza, sulla rilevanza concausale della violazione dell'obbligo di

La sequenza di esemplificazioni appena tracciata ci consente di pervenire all'identificazione del primo criterio di selezione della condotta umana concorrente ai fini dell'operatività dell'attenuante in esame: il carattere *oggettivamente colposo* della condotta. In tale accezione, del resto, il requisito della colpa è stato interpretato dalla dottrina civilistica in merito all'art. 1227 c.c.:

« La “colpa” del danneggiato non è [...] da intendersi come criterio d'imputabilità del fatto illecito. Il danneggiato che danneggia o concorre a danneggiare se stesso non compie alcun illecito e non può essere sanzionato alla stregua dell'autore del danno ingiusto. Piuttosto, la colpa costituisce un requisito legale della rilevanza causale del fatto del danneggiato. Precisamente, al di fuori dello schema dell'illecito la colpa rileva come obiettiva inosservanza dei canoni di cura, prudenza, tecnica e legalità, che identificano il modello del comportamento normalmente diligente. A questa nozione di colpa ‘obiettiva’ fa riferimento la giurisprudenza nell'applicare la norma sul concorso di colpa »<sup>23</sup>.

In definitiva, i requisiti della circostanza attenuante sembrano dover essere intesi in questo senso: costituisce concausa dell'evento lesivo la condotta attiva od omissiva della vittima che integri l'oggettiva violazione di una regola cautelare, anche se dovuta a forza maggiore<sup>24</sup> o a caso fortuito, oppure assistita da una causa di giustificazione<sup>25</sup>. Ol-

---

allacciare le cinture, si veda Cass. pen., Sez. IV, 9 maggio 2013 (6 giugno 2013), n. 25138, in *DeJure*: « l'inottemperanza all'obbligo di far indossare la cintura di sicurezza ai passeggeri comporta la diretta responsabilità del conducente, non può escludersi che la violazione del medesimo obbligo relativo alla persona stessa del conducente possa rappresentare un più o meno consistente ed apprezzabile contributo causale alla produzione dell'evento mortale, traducendosi, così, in un eventuale concorso colposo della vittima che deve essere necessariamente valutato e quantificato ai fini delle connesse determinazioni ».

<sup>23</sup> Sono le illuminanti parole di BIANCA, *Diritto civile*, V, *La responsabilità civile*, Giuffrè, 2012<sup>2</sup>, 153 s. Nello stesso senso FRANZONI, *Dei fatti illeciti. Art. 2043-2059*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca, Libro quarto. Delle obbligazioni*, a cura di Galgano, Zanichelli, 1993, 48 s.: « Ciò che ha interessato, dunque, è stato accertare se la condotta materiale del danneggiato, arricchita dalla qualità eventualmente colposa della sua azione, potesse configurarsi quale concausa dell'evento, dato che rispetto al danneggiato non sarebbe possibile esprimere un giudizio in termini di responsabilità. [...] Sicché il criterio di imputazione, retto dal riferimento alla colpa, perde il significato proprio di fattispecie illecita, per assumere quello di requisito materiale ed oggettivo dell'azione, da affiancare al rapporto di causalità ». Negli stessi termini MONATERI, *La responsabilità civile*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da Sacco, pt. 6, *Le fonti delle obbligazioni*, vol. III, Utet, 1998, 119; VISINTINI, *Cos'è la responsabilità civile. Fondamenti della disciplina dei fatti illeciti e dell'inadempimento contrattuale*, ESI, 2014<sup>2</sup>, 319. Sul versante penalistico si veda VENEZIANI, *I delitti colposi*, cit., 689, secondo il quale « la colpa concorrente oggetto di valutazione è un dato oggettivo, materiale: essa non è altro che una condotta contraria ad una regola cautelare (e può trattarsi anche della condotta della vittima, in rapporto alla quale non ha senso, ovviamente parlare di elemento psicologico) ». Nella letteratura tedesca, nel senso di valorizzare a favore del reo, in sede di commisurazione della pena, la condotta della vittima, anche quando quest'ultima sia incapace, W. FRISCH, *Gegenwärtiger Stand und Zukunftsperspektiven der Strafzumessungsdogmatik*, in *ZStW*, 1987, 760 s.

<sup>24</sup> L'ipotesi della forza maggiore introduce peraltro un'ulteriore profilo di complicazione: in questo caso, infatti, viene a mancare anche la riferibilità oggettiva della condotta alla vittima concorrente. Tuttavia,

tre al caso classico del concorso della vittima, nei termini in cui si è appena detto, rientra nell'orbita applicativa dell'istituto anche l'ipotesi in cui due soggetti si cagionino lesioni reciproche<sup>26</sup>: ognuno risponderà delle lesioni colposamente cagionate in danno dell'altro, beneficiando dell'attenuante.

Infine, come già più volte ricordato, l'attenuante è invocabile dall'agente anche nel caso in cui all'evento abbia contribuito un terzo, sempreché ricorra il carattere 'colposo' della condotta concorrente<sup>27</sup>.

La nozione di concausa a cui si è pervenuti, intesa quale contributo umano qualificato dal carattere oggettivamente colposo della condotta, consente di sciogliere l'ambiguità lessicale cui si accennava in apertura del paragrafo. La semplice circostanza che alla produzione di un evento lesivo concorra la condotta di un altro soggetto non è sufficiente, per le ragioni già viste, a fondare una diminuzione di responsabilità dell'agente. L'introduzione del filtro selettivo del carattere colposo della condotta spiega perché la prassi giurisprudenziale, anche se in maniera non sempre consapevole, discorre tratteggiatamente di "concorso di colpe". Quando si tratta di una concausa rappresentata da condotta umana tale espressione può essere pure mantenuta, purché ci si intenda sulla sua esatta portata: la colpa non assume la veste di criterio di imputazione del fatto, ma sta solo a indicare il discostamento della condotta concorrente rispetto a uno standard obiettivo di diligenza, prescindendo dalla considerazione delle circostanze oggettive e soggettive che hanno condizionato la medesima.

---

tale circostanza non inficia la validità della soluzione ermeneutica proposta, in quanto occorre ribadire che, nella prospettiva della valutazione della responsabilità dell'agente, è del tutto indifferente che la condotta interferente, oggettivamente colposa, sia dovuta ad una determinazione più o meno libera del soggetto passivo o a un ulteriore fattore che ha condizionato in maniera irresistibile il suo movimento o la sua volontà.

<sup>25</sup> Nello stesso senso, per tutti, BIANCA, *op. cit.*, 156.

<sup>26</sup> VENEZIANI, *I delitti colposi*, cit., 684.

<sup>27</sup> GOISIS, *Art. 133*, in *Codice penale commentato*, diretto da Dolcini-Gatta, cit., I, 1989, seppur con riferimento alla rilevanza che l'apporto del terzo assume in sede di commisurazione della pena.

### 3. La valutazione del rapporto percentuale: oggetto della valutazione dell'efficienza causale

Fissato un primo requisito utile alla perimetrazione del fenomeno in analisi, si tratta ora di analizzarne la concreta operatività in sede di quantificazione della pena. Fino all'introduzione dell'attenuante in esame, come già anticipato, la giurisprudenza ha valorizzato il concorso di colpa di soggetti ulteriori rispetto all'agente ai fini della commisurazione della pena *ex art. 133 c.p.*, segnatamente in sede di apprezzamento del « grado della colpa »<sup>28</sup>, valutando il reciproco peso dei diversi contributi nella dinamica causale dell'evento; su questo versante del problema, nessuno sforzo esplicativo ulteriore è stato compiuto dalla dottrina<sup>29</sup>. Del resto, la scarsa attenzione per la tematica si giustifica in ragione delle modeste ricadute pratiche del problema: trovando riconoscimento solo nell'ambito del procedimento di commisurazione della pena, l'apprezzamento del concorso di colpe in questa sede sconta un tasso elevato di discrezionalità del giudicante e si diluisce assieme agli altri indici previsti dalla disposizione. Inoltre, per quanto possa attribuirsi rilievo alla concorrenza di una condotta colposa, il trattamento sanzionatorio non può mai scendere al di sotto del minimo editale: sicché, considerata la tendenza a irrogare pene già di per sé prossime al minimo, l'incidenza della questione sul terreno sanzionatorio è esigua<sup>30</sup>.

Oggi, con l'introduzione di un'apposita attenuante, il quadro è radicalmente mutato: almeno nel settore della circolazione stradale, la considerazione del fenomeno concau-

---

<sup>28</sup> GOISIS, *op. loc. cit.*, anche per la giurisprudenza sul punto. In dottrina, sull'esigenza di graduare la pena limitatamente al caso di concorso del soggetto passivo, si vedano già CARFORA, *Colpa*, in *Dig. it.*, VII, pt. II, Utet, 1902, 756, 778; ALTAVILLA, *Colpa penale*, in *Noviss. Dig. it.*, III, Utet, 1957, 553; ID., *La colpa*, cit., vol. I, 569; PANNAIN, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, La Corte di Assise, 1942, 312. Più in generale, sul « ruolo [...] 'diminuente' che può essere riconosciuto alle "circostanze anormali", "concomitanti" a un'attività difforme da una regola di diligenza », si veda MARINUCCI, *Il reato come azione*, Giuffrè, 1971, 218 ss.

<sup>29</sup> Anche chi ha proposto una valorizzazione differente del concorso di cause non è andato al di là di una mera enunciazione di principio: ad esempio MANTOVANI, *Diritto penale*, cit., 233, il quale ritiene che, nel caso di concorso colposo della vittima, l'agente potrebbe giovare delle attenuanti generiche. La soluzione additata meriterebbe ben altro approfondimento, soprattutto ove si consideri che essa rimane pienamente praticabile con riferimento a tutti i reati colposi differenti dall'omicidio e dalle lesioni stradali e potrebbe tornare utile nella prospettiva di comporre l'irragionevole frattura che l'introduzione dell'attenuante in esame ha creato rispetto agli altri settori della responsabilità colposa (sul punto si veda *infra*, § 7). Per un recente arresto giurisprudenziale in questo senso si veda Trib. Bari, Sez. I, 15 giugno 2017, in *DeJure*.

<sup>30</sup> Molto più significative sono invece le ricadute civilistiche della ripartizione delle responsabilità: per tali considerazioni si veda MIROTTA, *I reati colposi in materia di sinistri stradali e i terzi estranei al giudizio penale*, in *Arch. giur. circ.*, 1984, 97.

sale fuoriesce dagli angusti margini della commisurazione della pena per incidere in maniera molto più rilevante sul trattamento sanzionatorio, consentendo una riduzione di pena fino alla metà. Dinanzi a questa prospettiva, l'interprete non può dunque esimersi da un approfondimento volto a definire le coordinate cui il giudicante dovrebbe attenersi.

Prima di approfondire le concrete modalità di tale stima, è opportuno premettere che, sul piano epistemologico, la quantificazione percentuale di un fattore causale costituisce una contraddizione: una volta stabilito che è causa dell'evento qualsiasi condizione che non sia possibile eliminare senza che il risultato venga meno, non è dato quantificare il maggiore o minor "peso" che il fattore ha esercitato nel processo causale<sup>31</sup>, anche perché mai si padroneggia la totalità dei fattori medesimi e pertanto una quantizzazione percentuale che ne contempra solo alcuni risulta falsata già in partenza. Tale considerazione vale a ulteriore riprova che, ai fini della valutazione della concausa, non possono essere considerati tutti i fattori naturalisticamente riconducibili ad una condotta umana senza introdurre un criterio di selezione, pena l'impraticabilità di siffatta valutazione.

Il principio epistemologico dell'equivalenza delle condizioni deve però piegarsi, nel nostro caso, al dato positivo, il quale impone di differenziare i contributi causali al fine di dosare la diminuzione di pena; del resto, come è stato autorevolmente sostenuto, « uguaglianza causale non significa di per sé uguaglianza di valutazione giuridica »<sup>32</sup>.

Si tratta, allora, di definire anzitutto l'oggetto di tale *valutazione giuridica*. Occorre chiedersi se la condotta 'colposa' della vittima o del terzo – sempre intesa, nell'accezione già precisata, come oggettiva divergenza dal precetto cautelare –, oltre a essere presupposto di applicazione della circostanza, operi anche come criterio di misurazione della riduzione sanzionatoria, nel senso che il giudice deve valutare, oltre al peso del contributo causale altrui, la misura della divergenza della condotta concorrente rispetto allo standard imposto dalla cautela violata. Un paradigma simile è previsto, almeno in linea di astratta enunciazione, dall'art. 1227 c.c., il quale dispone che « se il

---

<sup>31</sup> In questi termini STELLA, *La nozione penalmente rilevante di causa: la condizione necessaria*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1988, 1229.

<sup>32</sup> ANTOLISEI, *Il rapporto di causalità*, cit., 251 (in nota). Nello stesso senso PEDRAZZI, *Il concorso di persone nel reato*, Priulla, 1952, 114 (in nota), il quale precisa che « la equivalenza sul piano causale non impedisce di distinguere in base a considerazioni di valore »; SEMINARA, *Tecniche normative e concorso di persone nel reato*, Giuffrè, 1987, 251 (nel testo e in nota).

fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate »<sup>33</sup>.

Il modello non sembra tuttavia trasponibile nel diritto penale per tre ordini di ragioni. In primo luogo, sul piano teorico è ben possibile che una colpa lieve – della vittima o del terzo – abbia una maggiore efficienza causale rispetto ad una colpa grave di minima incidenza nella produzione dell'evento<sup>34</sup>: ciò perché misura della colpa e misura delle conseguenze che ne sono derivate sono concetti che devono essere tenuti distinti<sup>35</sup>. Inoltre, far dipendere l'entità della diminuzione di pena dal grado della colpa altrui violerebbe il principio di personalità della responsabilità penale nella sua accezione più autentica, ossia il divieto di responsabilità per fatto altrui<sup>36</sup>. Da ultimo, anticipando quello che di qui a breve si dirà, siffatta soluzione non sarebbe praticabile con riferimento alle concause diverse da quelle umane, nelle quali non è certo apprezzabile un elemento psicologico.

Sulla scorta di tali premesse, si comprende agevolmente perché, pur continuando a parlare di “concorso di colpe”, l'unico dato utilizzabile per ripartire le responsabilità del risultato lesivo ed esprimere un giudizio di minore responsabilità dell'agente è costituito dall'incidenza causale delle condotte concorrenti, senza alcuno spazio per la misura oggettiva e soggettiva della negligenza caratterizzante le medesime condotte<sup>37</sup>; in questo senso si è peraltro tradizionalmente orientata la giurisprudenza formatasi antecedente-

---

<sup>33</sup> In dottrina tuttavia si discute se la “gravità della colpa”, prevista dall'art. 1227 c.c., rilevi solo ai fini dell'*an* della diminuzione del risarcimento – soluzione prevalente – o concorra a determinarne anche la quantificazione, assieme al criterio della “entità delle conseguenze”: per tutti si veda CAFAGGI, *op. cit.*, 381 ss.

<sup>34</sup> PIERGALLINI, *Colpa*, cit., 246, il quale rileva come tale eventualità sia connaturata all'ineludibile componente di casualità insita nell'imputazione colposa; nello stesso senso PULITANÒ, *Diritto penale*, cit., 311. L'affermazione è ricorrente in giurisprudenza: per tutte Cass. pen., Sez. IV, 15 maggio 2008 (dep. 5 giugno 2008), n. 22632, in *DeJure*. Nella civilistica si veda FRANZONI, *op. cit.*, 777.

<sup>35</sup> Per esemplificare, si faccia il caso di due automobilisti, entrambi in pesante stato di ebbrezza, che attraversino un incrocio col semaforo rosso procedendo ad una velocità di 150 km/h in pieno centro urbano. A seguito del violento impatto, l'uno riporta lesioni gravi mentre l'altro ne esce incolume. Quest'ultimo risponderà delle lesioni cagionate ma, pur essendo il grado della sua colpa massimo, l'entità delle conseguenze della sua condotta è a lui imputabile solo nella misura del 50%, essendo l'altra metà ascrivibile al primo. Lo stesso è a dirsi se alla situazione esemplificata si aggiunge un terzo e si ipotizza che i due automobilisti, con le medesime condotte imprudenti, cagionino un evento esiziale a suo carico.

<sup>36</sup> Del resto, l'argomento del divieto di responsabilità per fatto altrui, in forza del quale l'autore non può essere chiamato a rispondere della parte di danno che non ha cagionato, è stato utilizzato – *mutatis mutandis* – dalla Cassazione (SS.UU., 17 febbraio 1964, n. 351, in *Foro it.*, 1964, I, 752 ss.) e dalla Corte Costituzionale (ord. 18 gennaio 1985 – dep. 23 gennaio 1985, n. 14, in *DeJure*) per ammettere l'applicazione dell'art. 1227 all'ipotesi di concorso del danneggiato incapace.

<sup>37</sup> In tal senso DELOGU, *Il principio*, cit., 45, seppur senza addurre particolari argomentazioni.

mente all'introduzione dell'attenuante<sup>38</sup>. Anzi, in questa prospettiva, un indirizzo pretorio, proprio per dissipare ogni equivoco circa i presupposti su cui fondare la riduzione di pena, preferisce evitare qualsivoglia riferimento alla colpa, confinando la sua valenza nel momento psicologico del reato, per ribadire il piano esclusivamente causalistico dell'apprezzamento<sup>39</sup>. Tali prese di posizione, se hanno il pregio di chiarire che la misura della colpa concorrente non può influenzare il giudizio di responsabilità sull'autore, trascurano tuttavia di considerare che la colpa vive di un imprescindibile momento oggettivo, consistente nella difformità della condotta tenuta rispetto alla pretesa normativo-sociale, il quale funge da filtro delle condotte concausali ammesse alla ripartizione delle responsabilità.

È dunque possibile concludere che, ai fini della valutazione del contributo esterno, è necessario che il comportamento del soggetto passivo o del terzo si ponga in contrasto con una regola di diligenza; quando però si procede alla stima percentuale dell'apporto, ciò che conta non è l'entità della violazione ma l'incidenza causale della medesima sull'evento lesivo<sup>40</sup>. In altri termini, semplificando, mentre la sussistenza della "colpa" altrui rileva ai fini della concessione dell'attenuante, l'efficienza causale di tale colpa determina il *quantum* di attenuazione di pena.

---

<sup>38</sup> Sul punto vale la pena di riportare le parole di Cass. pen., 5 giugno 2008, n. 22632, cit., secondo la quale « la valutazione che interessa nella presente sede riguarda il ruolo eziologico delle diverse condotte colpose: una ponderazione che coglie precipuamente il momento oggettivo degli accadimenti. Si richiede cioè al giudice di analizzare lo sviluppo delle catene causali per scorgervi il peso assunto dai diversi fattori considerati ».

<sup>39</sup> Cass. pen., Sez. IV, 26 settembre 1988 (dep. 15 ottobre 1988), n. 1419, in *DeJure*: « la determinazione percentuale ha per oggetto non la gravità delle singole colpe - che attiene all'elemento psicologico del reato - bensì l'efficienza causale di ciascuna condotta rispetto all'evento prodottosi »; più di recente si veda la già citata Cass. pen., 5 giugno 2008, n. 22632, secondo la quale « il grado della colpa è un connotato soggettivo che va dalla generica prevedibilità dell'evento fino alla sua concreta previsione ». Siffatte affermazioni risultano peraltro pienamente in linea con la collocazione dogmatica che la giurisprudenza tradizionalmente assegna alla colpa nell'ambito del reato, ossia quella dell'elemento soggettivo (*infra*, cap. V, nota 42).

<sup>40</sup> Nitidamente Cass. pen., 26 settembre 1988, n. 1419, cit.: « Qualora distinti fattori causali di un evento di danno (nella specie: morte di uno dei conducenti coinvolti nel sinistro) siano costituiti dalla condotta di più persone, la determinazione percentuale ha per oggetto non la gravità delle singole colpe - che attiene all'elemento psicologico del reato - bensì l'efficienza causale di ciascuna condotta rispetto all'evento prodottosi ». Nello stesso senso VENEZIANI, *op. cit.*, 690, il quale, pur non riconoscendo al problema alcuna portata pratica (il che è comprensibile alla luce del fatto che l'Autore scrive nel periodo in cui la valutazione del concorso di colpe è ristretta negli angusti margini dell'art. 133), afferma che « la rilevanza [della 'colpa' concorrente] va ricostruita tenuto conto della sua efficienza causale rispetto alla produzione dell'evento lesivo ».

### 3.1. (Segue): il metodo della valutazione

Definito l'oggetto della misurazione dell'efficienza causale di un determinato fatto, maggiori problemi insorgono nel momento in cui si tratta di elaborare il metodo della valutazione attraverso il quale ricavare le percentuali che esprimono il *quantum* di incidenza causale del contributo considerato nella realizzazione dell'evento. Anche in sede civile un simile apprezzamento è richiesto dall'art. 1227 c.c., a tenore del quale il risarcimento è diminuito secondo « l'entità delle conseguenze » derivanti dalla colpa del danneggiato. Nondimeno, in tale contesto operano criteri non adoperabili dal giudice penale, come la valutazione equitativa del danno e la presunzione di uguale concorso in caso di collisione tra veicoli. Peraltro, rispetto al danno civilistico, una siffatta "parcelizzazione" della dinamica causale dell'evento lesivo dell'illecito penale appare ancor più difficile per l'evidente dimensione non patrimonialistica in cui questo si iscrive: quantomeno tale dimensione non è presente negli eventi morte e lesioni, oggetto della nostra analisi.

Nonostante le difficoltà appena segnalate, la quantificazione dell'efficienza eziologica delle plurime concause non è operazione del tutto sconosciuta al sistema penale. Si ponga mente all'art. 114 c.p. che, nel delineare l'attenuante del contributo di minima importanza, impone una valutazione oggettiva del peso dell'apporto causale del concorrente nell'economia complessiva del reato; non a caso, si è detto che tale norma « ha una funzione sistematica "disgregatrice" della teoria condizionalistica »<sup>41</sup>. Il confronto con tale disposizione può pertanto offrire degli spunti utili ai fini della nostra indagine<sup>42</sup>.

Depurata dalle connotazioni soggettivistiche<sup>43</sup>, sulle quali non è il caso di intrattenersi, in quanto non funzionali alle esigenze della nostra analisi, la nozione di minima importanza va intesa in un'accezione obiettiva, anche se si registra una divergenza di opinioni sull'essenza e sulle modalità di valutazione di tale requisito. Al criterio facente

---

<sup>41</sup> Efficacemente MANTOVANI, *Diritto penale*, cit., 540.

<sup>42</sup> Anche DELOGU, *Il principio*, cit., 45 s., individua nella valutazione dell'efficienza causale il minimo comune denominatore tra concorso di colpe e attenuante della minima partecipazione.

<sup>43</sup> È infatti da ritenersi ormai superata l'impostazione che, muovendo dalla premessa di un rilettura del concorso di persone alla luce dei postulati del finalismo, riteneva applicabile l'attenuante in parola al solo complice, ossia a colui che, non essendo partecipe della signoria dell'intero fatto, ha un atteggiamento volitivo meno intenso e diverso rispetto agli altri correi: LATAGLIATA, *Concorso di persone nel reato*, in *Enc. dir.*, VIII, Giuffrè, 1961, 597.

leva sulla mera efficienza causale del contributo<sup>44</sup> se ne sono via via affiancati altri: il grado di fungibilità dell'apporto del concorrente<sup>45</sup>, il ruolo del medesimo nella struttura complessiva dell'organizzazione<sup>46</sup>, il carattere meramente agevolatorio della sua condotta<sup>47</sup>.

Senza entrare nel merito delle impostazioni differenti da quella strettamente causalistica, ci limitiamo a rilevare che esse non sono in grado di fornire utili strumenti di lettura rispetto all'attenuante oggetto della nostra indagine per due ordini di ragioni. In primo luogo, come già anticipato, il tenore letterale della norma, ricalcando pedissequamente la formulazione dell'art. 40 c.p. – « qualora l'*evento* non sia esclusiva *conseguenza dell'azione o dell'omissione* del colpevole » –, non dà adito a dubbi sul fatto che l'unico presupposto della diminuzione, da considerare dunque rilevante ai fini della rela-

---

<sup>44</sup> È il criterio che ancora oggi trova ampio riscontro in giurisprudenza, la quale ritiene peraltro che l'efficienza causale vada apprezzata considerando solo il rapporto tra singolo contributo ed evento, prescindendo dalle condotte altrui: da ultimo, Cass. pen., Sez. III, 16 luglio 2015 (dep. 20 agosto 2015), n. 34985, in *DeJure*, secondo la quale l'attenuante « trova applicazione laddove l'apporto causale del correo risulti obiettivamente così lieve da apparire, nell'ambito della relazione di causalità, quasi trascurabile e del tutto marginale. Conseguentemente, non si deve ridurre il relativo giudizio a una mera comparazione tra le condotte dei vari soggetti concorrenti, ma occorre accertare - attraverso una valutazione della tipologia del fatto criminoso perpetrato in concreto con tutte le sue componenti soggettive, oggettive e ambientali - il grado di efficienza causale, sia materiale, sia psicologica, dei singoli comportamenti rispetto alla produzione dell'evento, configurandosi l'attenuante in parola solo se l'efficienza causale sia minima, cioè tale da poter essere - in via prognostica - avulsa dalla seriazione causale senza apprezzabili conseguenze pratiche sul risultato complessivo dell'azione criminosa ». Diversamente, la dottrina che ha aderito a tale criterio ha sempre invocato la necessità di una valutazione comparativa: si veda CONTIERI, *Sull'attenuante della minima partecipazione*, in *Foro pen.*, 1969, 108 s.

<sup>45</sup> Si tratta dell'autorevole posizione di ANTOLISEI, *Pt. gen.*, cit., 574. È un criterio evidentemente modellato sugli istituti del concorso e della cooperazione: nel caso di concorso di cause colpose indipendenti non ha senso parlare di sostituibilità o diversa distribuzione dei ruoli, mancando a monte la consapevolezza di partecipare nell'altrui illecito. Per una commistione fra tale criterio e quello dell'efficienza causale FIANDACA-MUSCO, *Diritto penale*, cit., 540.

<sup>46</sup> È la tesi di INSOLERA, *Concorso di persone nel reato*, in *Dig. disc. pen.*, II, Utet, 1988, 498 s. Anche quest'ultimo criterio non è utilizzabile nella nostra analisi, in quanto l'attenuante in esame riguarda per lo più ipotesi di concorso di cause colpose indipendenti o, al limite, in uno sparuto numero di casi, di cooperazione colposa: pertanto difetta il termine di confronto costituito dall'organizzazione.

<sup>47</sup> GUERRINI, *Il contributo concorsuale di minima importanza*, Giuffrè, 1997, 58 ss., cui si rimanda anche per una rassegna delle soluzioni elaborate in dottrina (25 ss.). Aderisce a tale criterio anche MANTOVANI, *Diritto penale*, cit., 540. A modesto avviso di chi scrive, il modello della agevolazione non entra in conflitto con quello dell'efficienza causale, bensì, più propriamente, con il paradigma condizionalistico. È evidente che sussiste una insanabile contraddizione tra necessità del contributo e minima importanza dello stesso; ma negare il carattere necessario del contributo, qualora lo stesso sia meramente agevolatorio, non implica inevitabilmente negare la sua natura di antecedente causale dell'evento, in quanto se è vero che « tutte le *condiciones sine quibus non* sono "cause", non tutte le "cause" sono *condiciones sine quibus non* »: così DONINI, *La partecipazione al reato tra responsabilità per fatto proprio e responsabilità per fatto altrui*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1984, 209. Il che equivale a dire che il contributo meramente agevolatore, anche se non assume efficacia di antecedente necessario rispetto al fatto in astratto, incide sulle alcune modalità del fatto concreto e pertanto rispetto a quest'ultimo assume il ruolo di condizione: così PEDRAZZI, *Il concorso di persone*, cit., 96 s.

tiva riduzione di pena, è costituito dall'efficienza causale nei confronti dell'evento: se s'intende utilizzare l'esegesi maturata intorno all'art. 114 come termine di confronto, occorre dunque limitarsi all'impostazione che offre una lettura della norma in termini squisitamente eziologici<sup>48</sup>. Inoltre, tratto comune delle diverse posizioni maturate intorno all'art. 114 è quello di non aver fatto seguire, all'enunciazione formale del criterio di volta in volta proposto, l'elaborazione di un concreto procedimento in grado di garantire una più o meno precisa taratura del peso del singolo contributo nell'economia complessiva del reato; più utile risulta invece lo sforzo ricostruttivo orientato in questa direzione.

Facendoci carico di quest'ultima esigenza, conviene allora considerare l'autorevole posizione secondo la quale, per apprezzare la "minima importanza" del contributo concorsuale « due sono i piani dell'accertamento dell'importanza oggettiva dell'azione concorsuale "atipica": 1) quello della valutazione ipotetico-condizionalistica della causalità, che raffronta il singolo contributo direttamente con la produzione dell'evento e, più mediatamente, con gli altri contributi, soppesando il possibile corso degli eventi alla luce del venir meno di una condotta. [...] 2) Quello della valutazione realistica e concreta del peso oggettivo che, nei fatti e *a posteriori*, l'azione concorsuale ha avuto »<sup>49</sup>. Trasponendo questo paradigma, elaborato con riferimento all'art. 114, alla fattispecie in analisi, si può dunque affermare che, per stimare il coefficiente causale dell'apporto della vittima o del terzo, il giudice debba ricostruire in via ipotetica, attraverso la sostituzione mentale del contributo "colposo" della vittima o del terzo con la condotta conforme alla cautela, l'evento che si sarebbe verificato. Più l'evento ipotetico risultante da questa operazione sarà simile, in termini di gravità, a quello reale, più esigua sarà l'incidenza della concausa – dalla quale si fa astrazione nel procedimento valutativo – nella produzione dell'evento lesivo e, di converso, maggiore l'efficienza della condotta dell'autore.

Per corroborare la validità del modello formulato, già di per sé debole per via della natura doppiamente ipotetica del processo valutativo – ipotetico è lo sviluppo causale, privato dell'apporto causale da cui si fa astrazione, in quanto si vuole 'soppesarlo', ipotetico è l'evento che si assume come termine di riferimento, perché scaturisce all'esito

---

<sup>48</sup> Ciò non significa che in questa sede prendiamo posizione a favore di una valutazione della "minima importanza" che sia confinata sul terreno causale.

<sup>49</sup> Così DONINI, *op. ult. cit.*, 241.

di un decorso causale a sua volta ipotetico – occorre procedere a tale apprezzamento in maniera comparativa con riferimento a tutte le condotte intervenute nel processo causale. Da tale novero occorre ovviamente escludere le condotte che sono sì concausali, ma non anche ‘oggettivamente colpose’, per le ragioni di cui si è già detto<sup>50</sup>.

Entrando più nel dettaglio, va rilevato come la ponderazione comparativa è stata tradizionalmente intesa nel senso di non procedere a una rilevazione isolata del coefficiente eziologico tra contributo considerato ed evento, ma di soppesare il primo con riferimento a tutte le altre condotte concorrenti<sup>51</sup>. In altri termini, nella sua accezione minima, valutazione comparativa significa tener conto, nel ragionamento ipotetico sopra riferito, del processo causale e del conseguente evento scaturenti dall’interazione di tutti i fattori rilevanti meno quello di cui si vuole apprezzare il peso. Ciò è indubbiamente corretto, ma il momento comparativo può essere ulteriormente potenziato allo scopo di perfezionare l’attendibilità del risultato ottenuto: è possibile cioè estendere la valutazione effettuata sul contributo da quantificare a tutte le altre concause, per verificare se il dato ottenuto è confermato *a contrario* da tale secondo giudizio. In altri termini, il giudice dovrebbe eliminare mentalmente dal decorso causale concreto le altre condotte considerate, una per volta, per verificare se i risultati ottenuti siano pressoché complementari tra loro. Esempificando, nell’ipotesi classica di concorso del soggetto passivo, se il riscontro effettuato sul contributo dell’autore restituisce un esito pari al 70%, la correttezza della valutazione è confermata dal fatto che l’apporto ascrivibile alla vittima viene stimato, all’esito di una valutazione simile, intorno al 30%.

In questo procedimento valutativo risulterà decisivo il ruolo giocato dai *software* elaborati per la ricostruzione degli incidenti stradali, i quali, una volta inseriti tutti i dati reali ricavabili dalla scena del sinistro, consentono di simulare l’ipotetico decorso degli accadimenti mutando alcuni dati inerenti il moto dei veicoli venuti in collisione, quali

---

<sup>50</sup> Si devono anche escludere, come si vedrà più avanti, tutti i fattori, umani e non, che sono prevedibili ed evitabili dall’agente modello di riferimento. Anche in merito all’apprezzamento del singolo contributo ai fini dell’attenuante di cui all’art. 114, è stato definitivamente accantonato il criterio della comparazione assoluta, secondo il quale l’apporto del singolo va raffrontato con la totalità delle cause che hanno generato l’evento. A parte l’assoluta impraticabilità di una tale valutazione da un punto di vista epistemologico, stante l’impossibilità di conoscere la totalità dei fattori causali da un punto di vista naturalistico, vi è peraltro da sottolineare come il concetto di causa rilevante per il diritto penale è quello costituito dalla condotta umana: in tal senso si vedano CONTIERI, *op. cit.*, 109 ss., nonché SEMERARO, *Concorso di persone nel reato e commisurazione della pena*, Cedam, 1986, 214 ss.

<sup>51</sup> Si vedano CONTIERI, *op. cit.*, 114; SEMERARO, *op. loc. cit.* La necessità di una valutazione comparativa dei diversi contributi nel concorso di persone è avvertita anche tra coloro che non aderiscono a una lettura schiettamente eziologica di tale valutazione: per tutti PEDRAZZI, *Il concorso di persone*, cit. 114.

ad esempio la velocità, il tempo e l'intensità dell'accelerazione o della frenata<sup>52</sup>. Il giudice, avvalendosi delle competenze del perito, dovrebbe dunque operare una simulazione di quello che sarebbe potuto accadere sostituendo virtualmente una delle condotte colpose con quella conforme a diligenza e tenendo ferma l'altra (o le altre) nelle circostanze in cui si è realmente verificata; in un secondo momento, in maniera del tutto speculare, dovrebbe ripetere la simulazione variando virtualmente le circostanze della condotta ricostruita in termini reali durante la prima simulazione e tenendo ferma l'altra. È utile ricorrere a un'esemplificazione.

Due veicoli, A e B, si scontrano frontalmente poiché il veicolo A ha effettuato un sorpasso in curva occupando la corsia dedicata al senso di marcia opposto e il veicolo B procedeva a velocità molto elevata. Il conducente del veicolo A riporta delle lesioni mentre quello del veicolo B rimane illeso: dunque si tratta di apprezzare il concorso di colpa del conducente di A nell'evento lesivo occorso a suo carico. Nella prima simulazione si sostituirà la condotta colposa del conducente di A con quella conforme alla cautela, consistente dunque nel mancato sorpasso in curva, mantenendo ferma quella del conducente di B; nella seconda simulazione si farà l'opposto. È molto probabile che la prima simulazione restituisca una dinamica dei fatti molto distante da quella reale, mentre quella scaturente dalla seconda simulazione sarà più 'vicina' al decorso reale, perché il contenimento della velocità da parte di B probabilmente non avrebbe comunque evitato l'impatto con un veicolo che ha invaso la corsia procedendo nel senso di marcia opposto in condizioni di scarsa visibilità. Ne discende che il peso causale della condotta tenuta dal conducente di A sarà nettamente prevalente.

Definite le modalità del procedimento valutativo, occorre da ultimo soffermarsi sul tipo di evento che il giudice deve assumere come polo di riferimento dello stesso. Sarebbe invero erroneo considerare come termine di raffronto il sinistro o comunque l'evento intermedio che ha provocato la morte o le lesioni. È verosimile che, allorquando la norma discorre di « evento » che « non è esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole », faccia riferimento all'evento lesivo proprio del reato. Il rilievo non è di poco momento, ove si consideri che il rapporto percentuale tra i diversi contributi può variare a seconda che si assuma come risultato finale il primo o il secondo dei due concetti appena enunciati.

---

<sup>52</sup> Per avere un'idea della potenzialità di tale strumento si può consultare il manuale d'uso di uno dei software più utilizzati dai periti: STEFFAN, *PC-CRASH. Ein Simulationsprogramm für Verkehrsunfälle Bedienungs- und technisches Handbuch*, 2013, in <http://www.dsd.at>.

Infatti, nella valutazione del rapporto percentuale dei contributi in relazione all'evento lesivo a carico di uno dei soggetti possono rientrare fattori, ascrivibili alla sfera del soggetto passivo, i quali, pur esulando dall'eziologia del sinistro – *id est* dell'evento intermedio che congiunge la condotta colposa e la morte o le lesioni –, rientrano nondimeno in quella dell'evento lesivo, avendo contribuito a determinarlo o comunque ad aggravarlo. Tali fattori, per essere rilevanti, devono anch'essi essere configurabili come azioni od omissioni contrarie a una prescrizione cautelare, secondo il requisito selettivo più volte richiamato.

Si consideri ancora il mancato uso della cintura di sicurezza da parte di un automobilista. In tal caso, è evidente che la violazione della regola cautelare che prescrive di viaggiare con la cintura allacciata non sortisce alcun effetto nella produzione di un eventuale sinistro in danno di un secondo automobilista, ma può incidere significativamente sulle potenziali lesioni riportate dal primo. Pertanto la percentuale di contributo causale ascrivibile al secondo conducente, con conseguenti lesioni a carico del primo conducente, varierà a seconda che essa venga valutata in relazione all'evento-sinistro o all'evento-lesioni. Ed è fuor di dubbio che nel secondo caso sarà quantitativamente inferiore, perché alla produzione dell'evento-lesioni ha contribuito anche un fattore causale innescato dal primo conducente – il mancato uso della cintura di sicurezza –, che rimane fuori dall'eziologia dell'evento-sinistro.

Ne discende che, nell'ipotesi in cui due soggetti abbiano colposamente cagionato un evento lesivo l'uno nei confronti dell'altro, il giudice dovrà valutare il rapporto percentuale dei contributi causali di entrambi gli eventi separatamente. Tale rapporto non sarà coincidente qualora anche in uno solo dei due processi eziologici sia intervenuto un fattore causale, ascrivibile al soggetto passivo, che sia rimasto fuori dalla catena causale dell'evento-sinistro.

Nell'ipotesi in cui entrambe le parti abbiano innescato fattori causali non incidenti sul sinistro ma sulla realizzazione dei rispettivi eventi lesivi (ad esempio due automobilisti, entrambi con le cinture slacciate, che, passando con il rosso, collidono e si cagionano reciprocamente delle lesioni), sussisteranno ben tre diversi rapporti percentuali: due calcolati in relazione agli eventi lesivi a carico di entrambi i soggetti, il terzo in relazione all'evento sinistro. Ovviamente, dal punto di vista dell'imputazione penale, rileveranno solo i primi due, i quali saranno valutati ai fini dell'attenuazione di pena.

### 3.2. (Segue): la traduzione sanzionatoria del risultato ottenuto

Definito il presupposto fattuale della fattispecie circostanziata nonché il criterio di valutazione del medesimo, si tratta infine di vedere come il risultato ottenuto si riflette sul versante del trattamento sanzionatorio. Una volta che, avvalendosi del protocollo appena delineato, il giudice sia giunto a stimare che nel caso concreto vi è stato un apporto causale altrui apprezzabile in una certa percentuale, occorre chiarire come il dato ottenuto operi nella quantificazione della diminuzione di pena.

Il tenore della norma – « la pena è *diminuita* fino alla metà » – impone di applicare la circostanza quando si sia verificato il corrispondente presupposto fattuale e nella misura in cui tale presupposto si sia manifestato<sup>53</sup>. Posto che il giudice deve calibrare la variazione di pena sulla base della « intensità di manifestazione concreta del valore o disvalore espresso dalla circostanza »<sup>54</sup> e che nel caso concreto, sulla scorta di quanto ampiamente dimostrato, tale ‘valore’ è rappresentato dalla presenza di un apporto causale esterno, è logico ritenere che l’attenuazione di pena debba essere proporzionale all’entità di tale apporto espressa in termini percentuali<sup>55</sup>. Tenendo conto del fatto che a un apporto concausale minimo (1%) dell’agente considerato – cioè a un apporto massimo della concausa (99%) – corrisponde la diminuzione di pena massima fissata dalla norma (la metà) e all’apporto concausale massimo dello stesso (99%) corrisponde la diminuzione minima della sanzione (un giorno), le equivalenze intermedie vanno calcolate sulla scala compresa tra questi due estremi. In altri termini, se a un contributo causale esterno stimabile al 99% corrisponde la diminuzione massima di pena pari alla metà, in caso di equivalenza tra i due fattori causali – condotta dell’agente e fattore esterno, entrambi stimabili al 50% – la riduzione di pena dovrebbe attestarsi intorno al 25%. Questa soluzione vale in via di prima approssimazione; sul punto si tornerà più avanti, una volta chiarite le interferenze tra la problematica delle concause e quella dell’evitabilità dell’evento (*infra*, § 6).

---

<sup>53</sup> Pertanto, anche a voler ammettere l’esistenza di circostanze cd. facoltative, la disposizione in esame non può essere inquadrata in tale categoria in quanto la formulazione della norma è perentoria.

<sup>54</sup> Testualmente DE VERO, *Circostanze del reato e commisurazione della pena*, Giuffrè, 1983, 118.

<sup>55</sup> Paradigma di calcolo che nel diritto civile prende il nome di *comparative negligence*: secondo MONATERI, *op. cit.*, 117, « tale regola attribuisce a ciascun agente, dalla cui colpa è derivato il danno, le conseguenze della propria azione in modo direttamente *proporzionale* alla propria colpa. In parole povere, se il danneggiato ha concorso al 30% alla produzione del proprio danno, il danneggiante dovrà rimborsare soltanto il 70% ».

#### 4. Il fattore concausale non derivante da condotta umana

Come si è già accennato, la formulazione testuale dell'attenuante in parola – « l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole » – non impedisce di attribuire rilevanza ai fattori causali diversi dalla condotta umana. Anzi, oltre a non essere preclusa dalla lettera della disposizione, tale conclusione estensiva sgombera il campo dalle difficoltà in cui l'interprete incorrerebbe nel dover qualificare di volta in volta la natura – umana o extra-umana – di un fattore. Si pensi alla presenza di un tronco sulla strada: tale circostanza è dovuta alle improvvise e intense raffiche di vento oppure all'omessa o inadeguata manutenzione ad opera del personale competente?

Sul punto si registra pertanto una netta frattura con la più volte citata regola civilistica di cui all'art. 1227 c.c., la quale, quando all'evento dannoso abbia concorso un fattore diverso da quello umano, addossa l'intera entità del risarcimento al danneggiante.

Anche in campo penalistico, del resto, la valutazione del contributo causale di agenti naturali non è stata particolarmente approfondita dalla dottrina<sup>56</sup> né dalla prassi giurisprudenziale, la quale non ammette “zone grigie” intermedie tra caso fortuito e assoluta irrilevanza del fattore concausale non umano. Tale diversità di atteggiamento, rispetto al caso in cui la concausa consiste in una condotta umana, costituisce probabilmente un re-taggio della cd. concezione naturalistica del caso fortuito, alla stregua della quale esso sarebbe determinato dall'intersezione tra condotta umana e un accadimento necessariamente naturale o subumano<sup>57</sup>. Per cui delle due l'una: o il fattore naturale, assolutamente eccezionale e quindi oggettivamente imprevedibile, è di tale portata da escludere qualsivoglia rilevanza penale della condotta considerata, oppure allo stesso non può essere tributata alcuna importanza.

---

<sup>56</sup> Con l'eccezione di MARINUCCI, *Il reato come azione*, cit., 217 ss., come già si anticipava nella nota 28, il quale distingue, nell'ambito delle circostanze anormali concomitanti all'esecuzione di un'attività in contrasto con una regola oggettiva di diligenza, le circostanze interne all'agente, riconducibili nell'alveo del caso fortuito, e quelle esterne, consistenti nella forza maggiore e nel costringimento fisico. Tali circostanze, quando siano prevedibili e “resistibili”, non escludono l'attribuzione del fatto all'agente ma sono indicative di una minore riprovevolezza, che legittima un trattamento sanzionatorio più mite.

<sup>57</sup> Per una puntuale critica a tale impostazione PECORARO-ALBANI, *Caso fortuito (diritto penale)*, in *Enc. dir.*, VI, Giuffrè, 1960, 391 ss.: « il caso scaturisce, quindi, dall'incrocio eccezionale della condotta con altri fattori causali, non importa se di natura umana, subumana o naturale ».

Non è necessario soffermarsi sulla coerenza sistematica di tale soluzione, poiché il problema va oggi risolto, limitatamente al settore della circolazione stradale, tenendo presente il dato positivo, il quale non ammette spazi per arbitrarie discriminazioni tra l'efficacia attenuante dell'agente umano e quella del fattore naturale.

Anche nell'analisi della concausalità extra-umana occorre peraltro procedere all'individuazione di un criterio di delimitazione del fenomeno e all'elaborazione di un procedimento valutativo tramite il quale apprezzare l'incidenza causale delle stesse.

Operando per comodità un'inversione espositiva, precisiamo subito che, per quanto concerne la stima dell'efficienza causale del fattore naturale, rimane pienamente valido quanto appena detto per la concausa umana (*supra*, §§ 3.1 e 3.2), con una precisazione: se con riferimento alla condotta umana concorrente il giudizio controfattuale sostituisce la condotta concorrente oggettivamente colposa con quella conforme alla cautela, nel caso di fattori naturali il giudizio controfattuale elimina *tout court* la presenza del fattore.

Non altrettanto agevole è invece la delimitazione delle concause naturali cui attribuire rilevanza: anche qui, infatti, si pone un problema analogo a quello già segnalato a proposito delle condotte umane concausali, ossia l'elaborazione di un criterio idoneo a sceverare determinati fattori all'interno della vastissima schiera delle condizioni naturalistiche di un evento. Anzi, in questo caso l'esigenza si manifesta in maniera ancor più pressante, atteso che, a differenza del fattore umano concorrente, che abbiamo limitato secondo il criterio della colpa, seppur intesa in senso oggettivo, le sopravvenienze naturali innestabili su una condotta colposa sono potenzialmente illimitate e non tutte immediatamente percepibili, in particolar modo nel settore della circolazione stradale; tale attività, per sua natura, diversamente da altre a rischio lecito di base, come quella medico-chirurgica o quella lavorativa, si svolge all'aperto ed è quindi maggiormente soggetta all'interferenza di fattori di rischio climatici, atmosferici, comunque *lato sensu* ambientali, i quali mutano a seconda del contesto considerato<sup>58</sup>.

Cominciamo con il dire che l'utente della strada modello ha l'obbligo di valutare l'incidenza che tali fattori possono esplicare sulla sua condotta e sull'attività cui partecipa, assieme agli altri utenti, in quel dato frangente spazio-temporale. Se tale incidenza

---

<sup>58</sup> Per un'ampia casistica giurisprudenziale LO PIANO, *Art. 589*, in *Codice penale. Rassegna di giurisprudenza e dottrina*, a cura di Lattanzi-Lupo, XI, t. I, Giuffrè, 2010, 440 ss.

è prevista o prevedibile, il soggetto ha l'obbligo di evitarla o quantomeno di contenerla in modo da scongiurare il pericolo di eventi lesivi. Si badi bene: la prevedibilità e l'evitabilità, in tal caso, sono polarizzate sull'evento lesivo 'finale', inteso non come effetto esclusivo della condotta dell'agente, bensì come risultato dell'intersezione tra questa e l'intervento del fattore causale esterno.

A seconda che l'incidenza del fattore naturale sia prevedibile ed evitabile e che lo stesso acceda a una condotta umana lecita o colposa, avremo diversi esiti sul piano dell'imputazione: è opportuno passarli in rassegna sinteticamente.

Nel caso in cui il fattore naturale imprevedibile o prevedibile ma inevitabile si innesti su una condotta lecita, determinando un evento lesivo, l'agente andrà esente da ogni responsabilità per caso fortuito<sup>59</sup>.

Se il medesimo fattore, sempre imprevedibile o prevedibile ma inevitabile, si inserisce in una serie causale scaturente da un comportamento negligente, ricorrerà il presupposto per l'applicazione dell'attenuante.

Qualora invece la possibile incidenza del fattore causale sia prevedibile ed evitabile, l'agente risponderà in ogni caso, senza il riconoscimento dell'attenuante, sia quando il fattore si innesti su una sua condotta negligente, sia quando si innesti su una condotta aderente alla regola prudenziale; in quest'ultimo caso, egli verserà in colpa per non aver adottato ulteriori cautele volte a scongiurare l'evento lesivo scaturente anche dall'intervento del fattore esterno. Così, l'evidente chiazza di olio presente sul manto stradale, in prossimità di una curva, impone l'attivazione di cautele ulteriori e diverse sia all'automobilista che procede a velocità consentita sia a colui che viaggia ben oltre i limiti.

---

<sup>59</sup> L'imprevedibilità costituisce la nota caratterizzante del caso fortuito per la dottrina largamente maggioritaria e più recente: sul punto, per tutti, FIANDACA, *Caso fortuito e forza maggiore nel diritto penale*, in *Dig. disc. pen.*, vol. II, Utet, 1988, 108, il quale nondimeno ammette che, quando il fattore eccezionale sia successivo, finisce col coincidere con la causa sopravvenuta di cui all'art. 41 co. 2 c.p. e agisce quindi non sulla colpevolezza ma sul nesso causale (111). Tale rilievo non inficia tuttavia la nozione di caso fortuito come limite della colpa, in quanto anche chi ritiene che il caso fortuito operi sul piano del nesso eziologico è costretto poi ad ammettere che l'eccezionalità del fattore deve comunque riflettersi sul piano soggettivo in termini di imprevedibilità dello stesso (è il caso di GREGORI, *Caso fortuito e forza maggiore*, in *Enc. giur.*, VI, Treccani, 1988, 5), poiché anche una interferenza oggettivamente eccezionale ma prevedibile o prevista dall'agente concreto obbliga quest'ultimo a orientare la sua condotta tenendone debitamente conto. In tal senso, icasticamente, Cass. pen., Sez. feriale, 30 agosto 2011 (dep. 5 dicembre 2011), n. 45056, in *DeJure*: « se l'accadimento, pur se eccezionale, ben poteva in concreto essere previsto ed evitato, non è possibile parlare di "fortuito" ».

Ragionando in questi termini, può sembrare che i presupposti di operatività – in funzione diminuyente – della concausa naturale si sovrappongano a quelli di accertamento della colpa: prevedibilità ed evitabilità dell'evento lesivo provocato dall'intervento della concausa escludono l'attenuante; prevedibilità ed evitabilità fondano l'imputazione colposa. A ben vedere, la novità della disposizione in esame si apprezza proprio nel caso in cui la concausa non prevedibile e/o non evitabile intercetta sul piano causale una condotta negligente dell'autore. In tale ipotesi, in assenza dell'attenuante in parola, si aprirebbero due possibilità: la 'piena responsabilità' dell'agente, poiché egli, versando in una condotta base colposa, ha cagionato l'evento con la concorrenza di un fattore naturale imprevedibile e inevitabile<sup>60</sup>; la 'piena irresponsabilità', poiché l'adozione del comportamento alternativo lecito non avrebbe scongiurato la verificazione dell'evento, in quanto l'efficienza causale del fattore naturale è pienamente sostitutiva<sup>61</sup> e ricorre pertanto una situazione di caso fortuito. Ferma restando l'impossibilità di imputare il risultato lesivo in questo secondo caso, è nella prima ipotesi che l'attenuante dispiega la sua efficacia, in quanto consente al soggetto, che già versa *in re illicita*, di beneficiare di una mitigazione del carico sanzionatorio nella misura in cui alla produzione dell'evento abbia contribuito un agente esterno la cui interferenza era imprevedibile o quantomeno inevitabile.

Si pensi all'automobilista che procede a una velocità superiore rispetto ai limiti consentiti e sulla cui corsia di marcia si abbatte improvvisamente un tronco d'albero a causa di una raffica di vento. Se il veicolo avesse proceduto a velocità più contenuta, sarebbe stato in grado di evitare l'impatto con il tronco; invece l'automobilista, per aggirarlo, è costretto a immettersi sulla corsia opposta impattando un veicolo che procede nel senso di marcia opposto. Se è fuor di dubbio la responsabilità dell'automobilista, lo stesso nondimeno può avvalersi dell'attenuante perché la caduta del tronco non era prevedibile.

---

<sup>60</sup> Come si è già detto, infatti, giurisprudenza e dottrina non hanno mai attribuito rilievo alle concause extra-umane nella fase di dosimetria della pena.

<sup>61</sup> Per un approfondimento sul punto *infra*, § 6.

## 5. Il ruolo generale della prevedibilità della concausa con riferimento al legittimo affidamento

Il criterio appena delineato come limite alla rilevanza della concausa nell'attenuazione della pena, ossia la prevedibilità, è destinato a operare anche in relazione al fattore causale umano concorrente. Invero, una volta accertato che la condotta concausale altrui è obiettivamente contrastante con una prescrizione cautelare, occorre valutare se tale negligenza fosse prevedibile dal soggetto agente e pertanto evitabile tramite l'attivazione di ulteriori misure. Così impostato, tale requisito selettivo, ulteriore rispetto a quello del carattere oggettivamente colposo della condotta, non è altro che una declinazione di un principio informatore della responsabilità colposa nato proprio in relazione al settore della circolazione stradale, ossia quello del legittimo affidamento<sup>62</sup>. Vero è che qui è improprio parlare di legittimo affidamento in senso stretto, poiché quest'ultimo funge da criterio di delimitazione della responsabilità colposa; al contrario, ora stiamo trattando di un requisito che non esclude la responsabilità dell'agente, ma consente che lo stesso si giovi dell'imprevedibile altrui negligenza che abbia concorso alla produzione del risultato lesivo. Nondimeno, a ben guardare, la *ratio* sottesa alle due ipotesi è la medesima: evitare di addossare all'autore le conseguenze delle imprudenze altrui che non poteva prevedere né neutralizzare. Del resto, se il legittimo affidamento,

---

<sup>62</sup> Anche il principio di affidamento si arresta infatti dinanzi al limite della prevedibilità della negligenza altrui: per tutti PALAZZO, *Corso*, cit., 334 ss., secondo il quale « vi sono infatti situazioni in presenza delle quali, non essendo più plausibile l'affidamento sull'altrui osservanza delle regole cautelari, si riespande – per così dire – il generale obbligo di prevenire l'altrui comportamento concorrente col proprio nella produzione del pericolo per lo stesso bene giuridico. Si faccia l'esempio di chi, percorrendo la strada con diritto di precedenza, abbia modo di rendersi conto – a causa delle condizioni del tutto “aperte” dell'incrocio – che la velocità tenuta dall'altro guidatore è tale da impedire a quest'ultimo di arrestarsi per tempo allo “stop”. Ebbene, essendo nel caso concreto l'affidamento contraddetto dalla particolare situazione fattuale nota al soggetto, conseguentemente la regola cautelare doverosa assume per lui il più ampio contenuto derivante dalle “conoscenze superiori” di cui viene a disporre il guidatore resosi conto del particolare pericolo determinato dall'altro utente della strada ». Per una dilatazione maggiore dell'affidamento cfr. M. MANTOVANI, *Il principio di affidamento nella teoria del reato colposo*, Giuffrè, 1997, 241: « Al cospetto della pluralità di rischi implicati dalla circolazione stradale, al conducente viene quindi richiesto uno sforzo di autocontrollo che, ben lungi dal potersi paralizzare sui comportamenti degli altri partecipanti al traffico non conformi alle prescrizioni loro normativamente indirizzate, dovrà, all'opposto, *tendenzialmente* condensarsi sull'osservanza dei numerosi precetti dei quali egli stesso è destinatario *primario*. L'enucleazione di un tale dovere *ulteriore*, diretto all'impedimento (della realizzazione) di pericoli derivanti dalle imprudenze altrui potrà aver luogo, in via *subordinata*, nelle sole ipotesi in cui queste siano concretamente riconoscibili. ». In giurisprudenza si veda per tutte Cass. pen., Sez. IV, 2 febbraio 2016 (dep. 11 febbraio 2016), n. 5691, in *DeJure*: « In tema di circolazione stradale, il principio dell'affidamento trova un temperamento nell'opposto principio secondo il quale l'utente della strada è responsabile anche del comportamento imprudente altrui purché questo rientri nel limite della prevedibilità ».

sempre in assenza di indizi rivelatori della possibilità che gli altri utenti si comportino a loro volta in maniera incauta, ridonda anche a favore di colui che opera in un contesto illecito al fine di escluderne la responsabilità<sup>63</sup>, non si vede perché lo stesso non sia invocabile dal medesimo soggetto al fine non di escludere la sua responsabilità ma di limitarla.

Ne discende che l'autore di un evento lesivo cui abbia concorso la condotta umana della vittima o del terzo potrà giovare dell'attenuante in parola allorché la violazione altrui sia imprevedibile da parte del soggetto agente, in quanto costui può nutrire comunque un'aspettativa circa il comportamento diligente altrui.

Qualora invece l'inosservanza altrui sia riconoscibile, l'agente, si muova egli in un contesto lecito o illecito, deve adattare la sua condotta a tale eventualità e attivare cautele ulteriori.

In definitiva, il soggetto che opera già in un contesto base illecito e non prevede l'interferenza causale illecita o, pur prevedendola, non muta il suo contegno in base a questa, tiene un comportamento doppiamente colposo: per aver violato la regola cautelare base e per non aver adottato le maggiori cautele che il comportamento difforme altrui gli imponeva. Entrambe le negligenze fondano l'addebito dell'evento a titolo di colpa; la seconda impedisce l'operatività della circostanza attenuante.

Va da sé che la prevedibilità si attegga diversamente<sup>64</sup> a seconda che riguardi l'inosservanza dell'agente umano o l'intervento del fattore naturale, plasmando così in

---

<sup>63</sup> In questo senso si veda ancora M. MANTOVANI, *op. cit.*, 205: « anche chi opera in un contesto illecito ed attiva un pericolo come tale illecito resta autorizzato a fare affidamento sul corretto assolvimento, da parte dei rispettivi destinatari, delle prescrizioni di diligenza rivolte a coloro con i quali entri in contatto »; conf. CASTALDO, *L'imputazione oggettiva*, cit., 229. I due Autori tuttavia precisano che il legittimo affidamento non può essere invocato da chi versa in una situazione base colposa quando la regola violata dall'autore sia orientata proprio al fine di limitare le conseguenze dell'altrui negligenza o quando quest'ultima sia diretta conseguenza della condotta dell'autore. Per analoga posizione nella manualistica tedesca si veda ROXIN, *Strafrecht*, cit., 1083.

<sup>64</sup> D'altronde « lo stesso concetto di imprevedibilità è suscettivo di *relativizzazione*. In questo senso, il punto non è se si conoscano o ignorino le cause produttive di un accadimento che viene definito fortuito: si tratta, piuttosto, di individuare il contesto di riferimento (o il nesso di regolarità), rispetto al quale l'evento stesso risulti irregolare, anormale, atipico. Una simile nozione "relativa" di caso fortuito sembra, a ben vedere, non solo meglio corrispondente al senso comune, ma anche più funzionale rispetto alle specifiche esigenze dell'approccio penalistico. Infatti, nel campo del diritto penale si ricorre al concetto di caso fortuito anche a proposito di accadimenti, in ordine ai quali disponiamo in genere di sufficienti informazioni; ma ciò non toglie che tali accadimenti possano apparire "casuali", in rapporto al criterio o parametro di riferimento prescelto ai fini del giudizio di imputazione » (così FIANDACA, *Caso fortuito*, cit., 108). Diversamente, nel senso che l'imprevedibilità propria del caso fortuito è di natura oggettiva, cfr. PECORARO-ALBANI, *Caso fortuito*, cit., 394.

maniera differente il conseguente obbligo di diligenza dell'agente considerato. Per esemplificare, non è la stessa cosa che in un campo adiacente alla carreggiata corra a piè sospinto in direzione di quest'ultima un pedone o un cavallo: il conducente può infatti riporre una fondata aspettativa, in assenza di circostanze che non rivelino il contrario – ad esempio, il fatto che il pedone non rallenti la sua corsa e non cambi direzione a pochi metri dal margine della carreggiata –, sul fatto che il primo non attraversi la strada imprudentemente; comportamento che ovviamente non ci si può attendere dall'animale.

Inoltre, anche con riferimento al soggetto umano, l'aspettativa di diligenza si diversifica ulteriormente a seconda delle caratteristiche – quantomeno quelle immediatamente percepibili – della persona considerata.

Da ultimo occorre precisare che, una volta esclusa l'applicazione dell'aggravante in quanto la concausa sia prevedibile ed evitabile, il *quantum* di prevedibilità ed evitabilità della sua incidenza nello sviluppo causale sarà tenuto debitamente in conto in sede di graduazione della pena ai sensi dell'art. 133.

## **6. Concorso di cause e comportamento alternativo lecito. L'evitabilità altrimenti quale cornice nella quale operare il giudizio di quantificazione dei fattori causali**

Prima di chiudere la trattazione sull'attenuante del concorso di cause, è opportuno sviluppare, almeno per grandi linee, un'ulteriore direttrice dell'indagine sulla rilevanza delle concause nei reati in esame. In particolare, occorre chiedersi se la possibilità di imputare l'evento al soggetto che abbia tenuto una condotta contraria a una regola cautelare permanga anche nel caso in cui l'efficacia causale del fattore concorrente, sia esso di natura umana o extra-umana, espressa in termini percentuali, superi significativamente quella ascrivibile all'autore, attestandosi a un valore nettamente superiore al 50%.

Detto diversamente, è necessario valutare quale sia la soglia di efficienza della concausa oltre la quale è plausibile ritenere che la stessa avrebbe paralizzato l'efficacia impositiva del comportamento alternativo lecito richiesto all'agente.

Non è possibile in questa sede nemmeno accennare al dibattito relativo alla collocazione dogmatica del requisito dell'inevitabilità altrimenti e al suo rapporto con le concause; basti segnalare che, per una consistente parte della dottrina d'oltralpe, il fenome-

no della concausalità esaurisce tutte le ipotesi di fallimento in concreto della cautela, in quanto l'efficacia della condotta lecita alternativa viene invalidata dall'intervento di un fattore alternativo completamente sostitutivo o prevalente<sup>65</sup>. Anche senza prendere posizione sulla validità di tale assunto, non è contestabile che le concause, se dotate di una rilevante efficienza eziologica nella produzione complessiva dell'evento, incidano sulle *chances* di riuscita del comportamento diligente: esiste una relazione di proporzionalità inversa – anche se non è possibile fissarne la misura – fra tasso di incidenza delle concause e probabilità di evitare l'evento da parte dell'agente, per cui all'aumentare del primo diminuiscono le seconde; in altri termini, l'incremento dell'efficacia delle concause fa progressivamente aumentare le possibilità di fallimento della cautela.

Prima di affrontare le implicazioni di tale affermazione, è necessario precisare che il problema della ponderazione delle concause deve essere tenuto distinto da quello della verifica circa l'efficacia del comportamento alternativo lecito, dal punto di vista sia sistematico che della valutazione. Sul terreno dogmatico, l'apprezzamento delle concause pone un problema di causalità reale, quantomeno nell'ambito della causalità attiva; al contrario, il giudizio controfattuale tendente a ricostruire l'efficacia del comportamento alternativo lecito ha sempre natura ipotetico-valutativa. Inoltre, le due valutazioni appartengono a passaggi distinti del processo logico-inferenziale seguito dal giudice: il giudizio controfattuale sull'evitabilità è determinante ai fini dell'*an* della responsabilità colposa ed è quindi preliminare rispetto a quello sulle concause, le quali rilevano invece esclusivamente ai fini della concessione dell'attenuante.

Le due valutazioni divergono anche sul terreno della base di giudizio. Il giudizio controfattuale volto a far emergere l'eventuale fallimento della cautela doverosa, pur avendo natura ipotetica, abbraccia la totalità dei fattori intervenuti nella produzione dell'evento ed è quindi un giudizio *a posteriori*<sup>66</sup> condotto su una base totale; al contra-

---

<sup>65</sup> Per gli opportuni riferimenti bibliografici si rinvia a SUMMERER, *Causalità ed evitabilità*, ETS, 2013, 285, 321: aderendo a questo indirizzo l'Autrice ritiene che, fuori dai casi di incongruenza in sé della cautela violata rispetto all'evento, il fallimento del comportamento alternativo lecito sia da attribuire all'intervento di una concausa esclusiva o prevalente.

<sup>66</sup> FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 699, 711; GIZZI, *op. ult. cit.*, 4115. Contraria a tale soluzione DI GIOVINE, *op. cit.*, 463 ss. secondo la quale, in tutte le ipotesi in cui l'imputazione colposa può essere esclusa mediante l'effettuazione di una valutazione controfattuale del comportamento alternativo lecito, manca la prevedibilità (e dunque anche l'evitabilità) dell'evento o l'evitabilità del medesimo da una prospettiva *ex ante*. L'Autrice trascura però che « nell'ambito del delitto colposo, l'evitabilità rileva innanzitutto come criterio di individuazione della singola regola cautelare e di determinazione del suo contenuto », ma la stessa « rileva [anche] come criterio di ascrizione dell'evento al soggetto agente », ossia come « collega-

rio, la ponderazione percentuale dei contributi causali, come si è già visto, tiene conto solo delle condotte umane – qualificate dalla nota della violazione della regola cautelare – e dei fattori naturali imprevedibili e/o incontenibili: dunque si fonda su una base molto più ristretta. Infine, non può neppure dirsi che il giudizio sull'efficacia delle concause e quello sull'evitabilità dell'evento siano perfettamente complementari, nel senso che quando il primo si conclude con l'accertamento di un'elevata incidenza percentuale di fattori alternativi il secondo sfocia in un esito inevitabilmente negativo.

Nonostante le divergenze appena segnalate, utili a mantenere un discrimine concettuale tra i due istituti, è fuor di dubbio che le due valutazioni – quella circa l'efficienza causale del fattore esterno e quella relativa alla probabilità di insuccesso della cautela – finiscono per sovrapporsi nel momento in cui occorre esprimere un giudizio sintetico sull'imputazione dell'evento al soggetto considerato. Questo succede allorché la percentuale di efficienza del contributo causale esterno è così quantitativamente significativa che l'adozione delle cautele necessarie non sarebbe valsa a scongiurare la verificazione dell'evento lesivo. In altri termini, si danno situazioni nelle quali l'apporto ulteriore al processo eziologico, in raffronto a quello riferibile all'agente considerato, è di tale entità da porsi come « causa preponderante »<sup>67</sup> o « fattore invalidante »<sup>68</sup> rispetto alla cautela che l'ordinamento esige dall'agente<sup>69</sup>.

A questo punto v'è allora da chiedersi: qual è la soglia percentuale di efficienza causale al raggiungimento della quale la concausa è in grado di determinare il fallimento della cautela?

Non vi sono dubbi sul fatto che l'evitabilità dell'evento, mediante l'adozione del comportamento alternativo lecito, è impossibile allorché la concausa è *da sola sufficiente* a determinare l'evento. Qui occorre subito sgomberare il campo da un facile fraintendimento. L'interruzione del nesso causale ad opera delle concause *da sole suffi-*

---

mento del risultato lesivo alla specifica negligenza che qualifica la condotta tenuta ». Tale verifica si rende necessaria perché nello sviluppo causale potrebbero inserirsi elementi la cui incidenza non è rappresentabile – o comunque non evitabile – dall'agente, in quanto tali apprezzabili solo *a posteriori*, i quali invalidano l'idoneità *ex ante* della cautela ad evitare la verificazione dell'evento: così GIZZI, *Il comportamento alternativo lecito nell'elaborazione giurisprudenziale*, in *Cass. pen.*, 2005, 4115.

<sup>67</sup> FORTI, *op. ult. cit.*, 632, mutuando la locuzione dal lessico giuridico angloamericano.

<sup>68</sup> BARTOLI, *Il problema della causalità penale. Dai modelli unitari al modello differenziato*, Giappichelli, 2010, 105.

<sup>69</sup> Per alcuni Autori l'intervento del fattore estraneo in grado di neutralizzare l'efficacia della condotta alternativa lecita, promani esso indifferentemente da una condotta umana o da altra fonte, è riconducibile al paradigma del caso fortuito, il quale opererebbe come limite negativo della colpa: si veda GALLO, *L'elemento psicologico*, cit., 175.

*cienti a produrre l'evento* è ammessa dall'art. 41, co. 2 solo con riferimento alle cause sopravvenute; diversamente noi ci stiamo occupando, almeno per il momento, di quelle concomitanti. L'assunto appena enunciato, circa l'idoneità della concausa preponderante nel senso di escludere l'imputazione, sembra dunque collidere irrimediabilmente con il disposto dell'art. 41, ma così non è. A ben vedere, infatti, la concausa concomitante da sola sufficiente, nell'ambito dell'imputazione colposa, non recide il nesso di causalità materiale tra condotta negligente e risultato lesivo, ma esclude l'imputazione di quest'ultimo all'agente, che non poteva in alcun modo scongiurarlo. Detto in altri termini, la concausa, paralizzando il requisito della evitabilità altrimenti, non incide sulla causalità materiale bensì sulla causalità della colpa.

Ammettendo che l'efficacia del comportamento alternativo lecito venga meno solo nei casi in cui l'efficienza della concausa sia del tutto sostitutiva rispetto alla condotta dell'agente, si supera un ostacolo non indifferente. Poiché il concorso di cause indipendenti è riconducibile al paradigma della « causalità da condizioni alternative reali », l'esclusione reciproca del nesso causale a favore di tutti i "concorrenti", mediante l'*escamotage* del comportamento alternativo lecito, porterebbe al risultato aberrante di non poter imputare l'evento a nessuno degli agenti (umani)<sup>70</sup>. Il rilievo critico appena riferito è però sostenibile fintantoché si tiene ferma la premessa che le concause indipendenti siano tra loro alternative, ossia idonee da sole a cagionare l'evento; ma non è questo il nostro caso.

Quando il contributo di uno dei fattori (la condotta colposa del soggetto considerato) sia di entità irrisoria rispetto a quello degli altri, è pressoché certo che il giudizio ipotetico volto a valutare l'efficacia del comportamento alternativo lecito, effettuato su tale contributo, darà esito negativo, in quanto l'evento sarebbe comunque stato determinato dall'altrui condotta. Si ritorni ancora all'esempio del ciclista: sostituendo la condotta negligente dell'automobilista con quella doverosa, le probabilità di verifica del sinistro rimarrebbero invariate allorché risulti che il ciclista sarebbe stato comunque investito, in quanto l'angolo e la velocità di sterzata erano tali che la collisione sarebbe avvenuta anche se il veicolo si fosse tenuto a una distanza nettamente maggiore rispetto a quella minima prescritta. Al contrario, effettuando il giudizio controfattuale sull'azione

---

<sup>70</sup> Per tale appunto CORNACCHIA, *Il concorso di cause colpose indipendenti: spunti problematici*, in *Ind. pen.*, 2001, 1090.

del ciclista, è verosimile che, sostituendo la condotta contraria alla norma cautelare con quella ad essa conforme, non residuerebbero probabilità di verifica del sinistro; pertanto non si può dire che la negligenza dell'automobilista sia causa alternativa o sostitutiva rispetto al fattore concorrente. Alle stesse condizioni, il ragionamento è estensibile al caso in cui il contributo causale prevalente provenga non dalla vittima ma dal terzo, con conseguente imputazione dell'evento lesivo esclusivamente a carico di quest'ultimo<sup>71</sup>.

Assodato pertanto che l'inevitabilità dell'evento esclude l'imputazione colposa quando la concausa è da sola sufficiente a produrlo, rimane da chiedersi quale sia la soglia percentuale, espressa in valore numerico, di efficienza della concausa, al raggiungimento della quale la stessa può considerarsi esclusiva. Va da sé che non è possibile fornire una risposta unica valevole per tutti le ipotesi, essendo necessario che l'interprete individui il valore in questione in base alle peculiarità della vicenda concreta. È evidente che, fuori dai casi, come quello esemplificato del ciclista, nei quali le circostanze del caso depongono nel senso di una sicura fallibilità della cautela, l'evitabilità dell'evento sarà difficilmente predicabile con certezza.

Sul punto conviene dar conto dell'esistenza di posizioni divergenti. Secondo un primo indirizzo, infatti, l'imputazione a titolo di colpa può essere fondata quando le possibilità di successo del comportamento alternativo lecito si attestino al livello del più probabile che non, ossia a una soglia che, espressa in termini percentuali, è superiore al 50% delle *chances*<sup>72</sup>. In senso opposto, parte della dottrina ritiene il risultato lesivo

---

<sup>71</sup> È questo il modello su cui si appunta maggiormente la critica riferita nella nota precedente: infatti il "concorso" della vittima non è propriamente inquadrabile nel fenomeno del concorso di cause colpose indipendenti.

<sup>72</sup> Per tutti si veda DONINI, *Imputazione oggettiva dell'evento*, Giappichelli, 2006, 121, il quale distingue tra colpa commissiva, nella quale, essendo già accertato il nesso causale tra azione ed evento, il tasso di efficacia del comportamento alternativo lecito può essere apprezzato in termini probabilistici, e colpa omissiva, nell'ambito della quale, non ricorrendo un nesso causale in senso naturalistico, l'accertamento dell'evitabilità coincide con quello della causalità, e pertanto non può prescindere dalla soglia della certezza; conf. VENEZIANI, *Causalità della colpa e comportamento alternativo lecito*, in *Cass. pen.*, 2013, 1232 ss. Il paradigma del *più probabile che non* sembra quello prevalente nelle – non molte – pronunce che hanno affrontato espressamente il tema della evitabilità: si veda *Cass. pen.*, Sez. IV, 22 aprile 2016 (dep. 24 maggio 2016), n. 21579, in *DeJure*, la quale afferma la necessità di « considerare non solo se l'autore della violazione della regola cautelare (generica o specifica) potesse "prevedere" quello "specifico" sviluppo causale, ma anche se una condotta appropriata (il cosiddetto comportamento alternativo lecito) avrebbe o no "evitato" l'evento: ciò in quanto si potrebbe formalizzare l'addebito solo quando il comportamento diligente avrebbe certamente evitato l'esito antigiusuridico o anche solo avrebbe determinato apprezzabili, significative probabilità di scongiurare il danno ». Per un'ampia esposizione critica delle tesi sul campo si rinvia a SUMMERER, *op. cit.*, 305 ss.

ascrivibile all'agente solo ove si dimostri che il comportamento lecito avrebbe scongiurato l'evento con una probabilità vicina alla soglia della certezza<sup>73</sup>. Senza entrare nel merito del dibattito, che travalica i confini della nostra trattazione, ci limitiamo a segnalare come l'adesione a una piuttosto che all'altra impostazione fa mutare significativamente il ruolo giocato dalle concause nel procedimento di imputazione del risultato lesivo: seguendo la tesi della mera probabilità, gli spazi della inevitabilità altrimenti in funzione di esclusione dell'addebito dell'evento si riducono e contestualmente si rafforza il peso delle concause in chiave attenuante; seguendo l'opposta tesi della probabilità vicina alla certezza, invece, le concause sono destinate a operare più frequentemente quali fattori incidenti sull'inevitabilità dell'evento e dunque in chiave di esclusione della responsabilità.

Prima di chiudere questa digressione sulle interferenze tra concausalità ed evitabilità altrimenti, occorre ritornare su un problema sollevato in precedenza, ovvero il rapporto tra incidenza dei contributi causali esterni e quantificazione della diminuzione di pena. Come si è già detto, nelle ipotesi in cui la concausa non è da sola sufficiente a produrre l'evento, quest'ultimo va ascritto anche alla condotta colposa dell'agente, il quale beneficerà dell'attenuante se ricorrono tutte le condizioni che abbiamo via via indicato nel corso dell'analisi (carattere colposo della stessa, se si tratta di concausa umana, nonché, in ogni caso, assenza di prevedibilità e/o evitabilità della stessa). La valutazione giudiziale, però, oltre a quantificare l'efficienza causale (reale) dei diversi contributi, dovrebbe individuare, sulla base delle circostanze del caso concreto, la soglia percentuale (ipotetica) di apporto causale riferibile alla concausa, oltre la quale l'evento sarebbe stato inevitabile nonostante il comportamento alternativo lecito dell'agente: tale soglia, infatti, segna il limite esterno dell'imputazione colposa nel caso concreto, oltre il quale

---

<sup>73</sup> Il modello probabilistico differenziato appena riferito è stato criticato in quanto non terrebbe in debita considerazione la circostanza che nella colpa è sempre presente un momento omissivo e dunque la distinzione risulterebbe arbitraria; inoltre, così ragionando, l'ordinamento si mostrerebbe più indulgente nei confronti di coloro che di fronte a un pericolo si sono astenuti dall'agire rispetto a coloro che hanno agito seppur in maniera negligente: così BARTOLI, *op. cit.*, 90 ss.; EUSEBI, *Art. 43*, cit., 186. A favore del parametro della certezza si esprime anche GIZZI, *Il comportamento alternativo lecito*, cit., 4136. Su un fronte per così dire mediano si collocano coloro che optano per una soluzione differenziata a seconda che si tratti di una regola cautelare propria, in grado di evitare l'evento, o impropria, in grado di ridurre le probabilità di verificazione (sulla differenza si veda l'ampio studio di VENEZIANI, *Regole cautelari*, cit., 15 ss.), atteso che in questa seconda eventualità richiedere uno standard probatorio prossimo alla certezza vorrebbe dire svuotare tali norme della loro funzionalità: per tutti PULITANÒ, *Diritto penale*, cit., 314 s.; PIERGALLINI, *Colpa*, cit. 243.

l'agente andrebbe esente da ogni responsabilità. La collocazione di tale soglia sulla scala percentuale non può pertanto essere indifferente alla ripartizione dell'efficienza causale e alla conseguente quantificazione dell'attenuante. Per meglio rendere i termini del problema è utile ricorrere a una esemplificazione.

In vicende diverse, due automobilisti cagionano rispettivamente la morte di due pedoni, con un concorso causale delle rispettive vittime stimabile nella misura del 50%. Valutando le circostanze concrete, nel primo dei due casi si dimostra che, se l'apporto causale della vittima fosse stato almeno del 60% - invece che del 50% - l'evento sarebbe stato in ogni caso inevitabile; nel secondo caso, invece, l'evento sarebbe stato inevitabile se l'apporto causale riferibile al pedone fosse stato pari o superiore al 90%.

Sulla scorta delle indicazioni di calcolo approssimativamente formulate in precedenza (*supra*, § 5.2), entrambi gli automobilisti dovrebbero beneficiare di uno sconto di pena del 25% (pari alla metà del massimo). Non v'è chi non veda però l'irragionevolezza di tale parificazione: nel primo dei due sinistri, infatti, l'apporto causale (effettivo) della vittima si avvicina di molto alla soglia (ipotetica) oltre la quale il comportamento lecito del conducente non avrebbe comunque scongiurato l'evento lesivo: pertanto tale apporto, sebbene uguale in termini percentuali assoluti, in termini relativi risulta più significativo rispetto a quello riferibile alla vittima del secondo sinistro.

Per superare questa criticità, occorre considerare quanto segue. Se, come abbiamo detto, l'inevitabilità altrimenti segna la soglia al là della quale non c'è imputazione colposa, la ponderazione degli apporti causali ai fini della concessione dell'attenuante, una volta calcolata sulla scala di valori da 1 a 100, va ricondotta all'interno della cornice delimitata da questa soglia. Ci avvaliamo ancora di un esempio.

Un automobilista cagiona colposamente la morte di un pedone con un concorso causale della vittima pari al 50%. Si stima che, se l'apporto causale della vittima fosse stato almeno pari all'80%, l'evento lesivo si sarebbe prodotto nonostante il comportamento diligente dell'automobilista. Orbene, se questo valore segna la soglia massima dell'imputazione colposa, la ripartizione delle "colpe" stimata - 50% e 50% - va parametrata a tale valore: ne risulta che l'automobilista sarà "responsabile" in misura pari al 40%, mentre il restante 60% è attribuibile al pedone: in base a tale ultimo valore andrà calcolata la diminuzione di pena da accordare al reo, che si attesterà, in virtù di quanto anzidetto (*supra*, § 3.2), intorno al 30%<sup>74</sup>.

---

<sup>74</sup> Il risultato è frutto della seguente proporzione:  $X : 100 = Y : Z$ , dove X corrisponde alla percentuale di apporto riferibile alla concausa (50%); Z indica la soglia percentuale di apporto riferibile alla concausa

In definitiva, può affermarsi che il giudice, nell'effettuare la ripartizione percentuale delle concause, deve muoversi all'interno della scala di valori delimitata nel massimo dalla soglia percentuale, oltre la quale le concause determinano il fallimento del comportamento alternativo lecito, poiché la "porzione eziologica" che sta al di là di tale limite cade al di fuori dell'imputazione colposa dell'evento, non potendo l'agente far nulla per evitarlo.

### **7. Considerazioni conclusive: l'efficacia delle concause antecedenti e sopravvenute nel quadro della complessiva razionalità dell'attenuante**

Come si è già visto, l'opportunità di configurare un'attenuante speciale come quella tipizzata al comma 7 degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. muove dal rilievo che, nella fenomenologia della circolazione stradale, è statisticamente frequente la circostanza che la realizzazione del sinistro sia ascrivibile all'interferenza di più fattori simultanei. Se tale rilevazione empirica giustifica pienamente la previsione in parola, tuttavia non ne esaurisce l'area di operatività. Invero, l'ampia formulazione della norma si presta a inglobare anche interferenze causali preesistenti o sopravvenute rispetto alla condotta negligente dell'attore considerato. Del resto, tale ampliamento ha il pregio di evitare sperequazioni di trattamento, specie quando non sia agevole la qualificazione della causa come preesistente, concomitante o sopravvenuta<sup>75</sup>.

Ammessa dunque la rilevanza dei fattori causali antecedenti e sopravvenuti, non è possibile prescindere da alcune considerazioni.

Partendo dalle concause sopravvenute, va precisato che la concessione dell'attenuante può operare solo allorché la concausa non è tale da recidere il legame eziologico; in caso contrario il reato non sarebbe integrato già a livello di fattispecie oggettiva. In altri termini, la concausa sopravvenuta attenuante si pone all'esterno del raggio d'azione della concausa sopravvenuta interruttiva.

---

oltre la quale l'evento è inevitabile nonostante il comportamento alternativo lecito dell'agente (80%); Y rappresenta l'apporto percentuale riferibile alla condotta dell'agente all'interno della nuova ripartizione effettuata con riferimento al limite soglia della inevitabilità ed è il termine ignoto della proporzione (40%).

<sup>75</sup> Segnala tale difficoltà, tra gli altri, G. DE FRANCESCO, *La colpa*, cit., 468 ss.

Per quanto attiene alle concause preesistenti, s'impone solamente una precisazione di carattere terminologico in ordine al coefficiente psichico dell'autore circa la loro operatività. Come si è già visto, è possibile attribuire rilevanza a un fattore allorquando l'interferenza del medesimo sulla serie causale avviata dall'agente non sia prevedibile ed evitabile dal medesimo. È evidente che con riferimento ai fattori preesistenti, anche se non conosciuti o addirittura non conoscibili dall'agente, è improprio parlare di prevedibilità, la quale a rigore riguarda solo gli accadimenti futuri: pertanto, in tal caso, è meglio discorrere di rappresentabilità<sup>76</sup>.

Esaurite tali brevi premesse, è possibile valutare le ricadute applicative (e sistematiche) che l'apertura alle cause preesistenti e sopravvenute comporta. Tanto per rendere in maniera immediata la cifra del problema, si pensi alla più frequente ipotesi di fattore concorrente sopravvenuto nella casistica dell'omicidio e delle lesioni colpose: l'intervento imperito del sanitario.

Il riconoscimento della rilevanza, ai fini della concessione dell'attenuante, di un tale intervento concausale, delinea già una prima discriminazione tra l'attore della circolazione sul cui contegno negligente si innesta una condotta contraria alle *leges artis* del sanitario e l'autore di qualsivoglia altro 'tipo' di omicidio o di lesioni colpose che, alle stesse condizioni, può avvalersi non della concessione dell'attenuante ma, tutt'al più, di una valorizzazione del fattore sopravvenuto in sede di commisurazione della pena<sup>77</sup>.

Analoghe considerazioni valgono per le concause antecedenti, non particolarmente approfondite nell'elaborazione teorica e nella prassi per via della loro irrilevanza ai sensi dell'art. 41 co. 1, ma certo non meno significative di quelle sopravvenute dal punto di vista statistico. Così, grazie alla nuova attenuante, il conducente incauto potrà addurre a suo favore il difetto di manutenzione del manto stradale o il malfunzionamento di un impianto semaforico, sempreché ricorrano le condizioni già viste.

A suffragare parzialmente la legittimità di un regime di attenuanti complessivamente più favorevole per l'utente della strada, vale il rilievo che negli altri *crimina culposa* l'escursione edittale è nettamente inferiore rispetto all'omicidio e alle lesioni stradali: pertanto l'additata violazione della parità di trattamento nella concessione dell'attenuante è 'compensata' dal più gravoso carico sanzionatorio. Questa giustifica-

---

<sup>76</sup> Analogamente GALLO, *Colpa*, cit., 638 (in nota).

<sup>77</sup> Di cui, peraltro, non v'è traccia in giurisprudenza, la quale attribuisce rilievo solo alle concause simultanee, come si è già visto.

zione non vale però per l'omicidio e le lesioni colposi commessi in violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, che sono puniti con le stesse cornici edittali delle forme base di omicidio e lesioni stradali. Emerge qui un'insanabile disparità di trattamento tra i responsabili delle due categorie di reati, pur a parità di un disvalore astratto espresso dall'identità delle cornici edittali.

Volendo ampliare il discorso, a prescindere dallo specifico confronto con i reati concernenti la violazione della disciplina antinfortunistica, non si può comunque negare che la previsione della diminuzione di cui al settimo comma degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* incide sulla coerenza complessiva del sistema: per una cerchia di autori la valorizzazione del contributo concausale trova collocazione nelle circostanze del reato, mentre per i restanti la stessa esigenza rifluisce nella più 'generica' fase di graduazione del trattamento sanzionatorio, ai sensi dell'art. 133 c.p. Con due notevoli differenze: nell'un caso la sanzione può scendere al di sotto della forbice edittale, nell'altro la diminuzione di pena è limitata dal minimo previsto.

Occorre poi considerare che la valutazione di un determinato aspetto della fenomenologia del reato nella fase di commisurazione della pena sconta inevitabilmente una maggiore discrezionalità del giudice rispetto alla qualificazione dello stesso come circostanza del reato, la cui applicazione, in ricorrenza dei presupposti previsti dalla norma, è (tendenzialmente) obbligatoria<sup>78</sup>. In definitiva, ai fini del complessivo trattamento sanzionatorio, è diverso il peso specifico che il presupposto di fatto favorevole all'agente assume a seconda dell'istituto – circostanza attenuante o commisurazione della pena – tramite il quale viene valorizzato dal legislatore.

---

<sup>78</sup> Sul punto PADOVANI, *Circostanze del reato*, cit., 206; MANTOVANI, *Pt. gen.*, cit., 400.



## CAPITOLO V

### LA DIMENSIONE SOGGETTIVA DELLA COLPA STRADALE

SOMMARIO: 1. La colpa stradale quale banco di prova della individualizzazione della responsabilità colposa tra tipicità e colpevolezza. – 2. La relativa insensibilità della colpa stradale alla disputa tra il criterio della miglior scienza ed esperienza e quello dell'*homo eiusdem professionis et condicionis*. La ricostruzione del parametro di diligenza sulla base dello statuto cautelare emergente dal dato positivo. – 2.1. *Excursus* sull'agente superiore: il definitivo commiato dal pilota di Formula Uno. 3. – Il rapporto tra abilitazione alla guida e capacità dell'agente concreto di conformarsi allo standard cautelare. 4. – La misura soggettiva della colpa tra esclusione della colpevolezza e quantificazione della sanzione. – 4.1. Un'applicazione: il malore improvviso. Conclusione sull'inoperatività di un concetto generale di colpevolezza colposa nel senso di escludere la responsabilità dell'autore. – 4.2. Il ruolo della colpevolezza colposa nella dosimetria sanzionatoria.

#### **1. La colpa stradale quale banco di prova della individualizzazione della responsabilità colposa tra tipicità e colpevolezza**

La circolazione stradale costituisce senza ombra di dubbio l'attività rischiosa di gran lunga più diffusa nella società moderna. Il novero dei potenziali autori di reati connessi alla circolazione finisce pressoché per coincidere con la totalità dei consociati, atteso che anche chi non ha conseguito le necessarie abilitazioni o comunque non fa uso di veicoli fruisce della strada in qualità di pedone: « basta infatti uscire di casa per diventare pedoni o automobilisti ed essere quindi obbligati ad agire come un accorto uten-

te della strada »<sup>1</sup>. In questa moltitudine di partecipanti, come già visto nel capitolo dedicato all'elemento oggettivo, è possibile individuare differenti categorie di attori della circolazione, a seconda dell'attività che gli stessi concretamente svolgono. Lo statuto cautelare gravante sul pedone è infatti diverso da quello proprio del conducente di un veicolo e quest'ultimo modello di agente, a sua volta, si ramifica ulteriormente in molteplici sottocategorie a seconda del tipo di veicolo adoperato (ciclista, automobilista, camionista, autista di autobus ecc.).

L'inquadramento degli utenti della strada in agenti modello differenziati, sui quali incombe l'osservanza di ordinamenti cautelari solo parzialmente sovrapponibili, non è tuttavia sufficiente a risolvere il problema di fondo, ossia quello di dover ricondurre, dal punto di vista dell'imputazione, una vasta schiera di soggetti a un unico parametro comportamentale, quello dell'esponente modello della cerchia di riferimento: la criticità di tale operazione emerge nella sua pienezza laddove si consideri la categoria di utenti della strada in assoluto più affollata, quella degli automobilisti. Dinanzi a tale difficoltà, viene allora da chiedersi se sia necessario mantenere ferma un'unica *Maßfigur* di automobilista o se non sia più opportuno ricavare diverse *Maßfiguren* ritagliate su caratteristiche che individuano ulteriori sottoclassi di soggetti, come ad esempio l'età, la condizione di disabilità, l'esperienza alla guida.

Optando per una frammentazione della categoria in ulteriori sottoclassi (il neopatentato, il guidatore esperto, l'anziano, il normodotato, il diversamente abile ecc.), le istanze di individualizzazione della responsabilità colposa troverebbero una parziale risposta già sul terreno oggettivo, atteso che la condotta di ciascun soggetto dovrebbe essere "confrontata" con un modello di automobilista non più unico e generale, ma arricchito dei connotati specifici della cerchia di riferimento. Così, nella costruzione del modello dell'automobilista anziano occorrerebbe fissare la capacità di percezione e di reazione rispetto a situazioni critiche a una soglia inferiore rispetto a quella prevista per altre tipologie di automobilista.

La prospettiva appena tratteggiata è stata adottata da una parte della dottrina nell'apprezzabile tentativo di individualizzare il giudizio di responsabilità già sul terre-

---

<sup>1</sup> Testualmente MARINUCCI, *La colpa*, cit., 201.

no oggettivo<sup>2</sup>. Senza prendere posizione circa la validità generale di una simile impostazione, si vuole in questa sede sottolineare come essa susciti molteplici dubbi con riferimento alla criminalità stradale.

In via preliminare va considerato che la frammentazione dell'agente modello in varie sottoclassi risulta particolarmente funzionale nel contesto di attività qualificate da un alto tasso di perizia, come ad esempio la professione sanitaria, che si articola in una moltitudine di specializzazioni, per il conseguimento delle quali sono necessari anni di formazione ed esperienza. Questa esigenza non si manifesta invece nella circolazione stradale, per prender parte alla quale è necessario tutt'al più conseguire un'abilitazione se s'intende condurre un veicolo.

Inoltre, proprio nelle attività richiedenti un elevato livello di perizia, la necessaria parcellizzazione dell'agente modello risponde a una logica di distribuzione del rischio che è fisiologica delle organizzazioni complesse. Sempre mantenendo il parallelismo con l'attività medico-chirurgica, si consideri che anche nei più semplici interventi vi è una divisione dei compiti: l'anestesista si occupa di somministrare i farmaci narcotici al paziente, della ventilazione dello stesso durante tutto il tempo dell'anestesia e del monitoraggio tramite elettrocardiogramma, della misurazione della pressione, del livello di ossigeno nel sangue ecc.; il chirurgo, diversamente, attende a tutto ciò che concerne la specifica operazione da compiere. La circolazione stradale è all'opposto connotata dall'assenza di preventiva organizzazione, cosicché tutti gli attori presenti in un dato contesto spazio-temporale sono chiamati a governare la totalità dei rischi connessi non solo alla loro condotta, ma anche a quella altrui.

La mancanza di una preventiva conoscenza e interazione tra i soggetti in campo fa sì che ognuno di loro debba poter confidare nel fatto che l'altro adempia alla pretesa comportamentale fissata dall'ordinamento a un livello di capacità standardizzabile e non

---

<sup>2</sup> Non è questa la sede per rievocare, nemmeno a grandi linee, i termini di un annoso dibattito relativo alla collocazione sistematica delle caratteristiche da apprezzare nella valutazione del giudizio di colpa, se a livello di edificazione del dovere di diligenza – secondo le cadenze della *Individualisierungslehre* – o a livello di rimproverabilità soggettiva – come vorrebbero i teorici della cd. doppia misura –. Per una panoramica sintetica ma completa delle argomentazioni e delle critiche maturate in seno alla dottrina tedesca relativamente alla *individualisierende Fahrlässigkeitslehre* si veda SACHER, *Sonderwissen und Sonderfähigkeiten in der Lehre vom Straftatbestand*, Duncker & Humblot, 2006, 214 ss., nonché CANEPA, *L'imputazione soggettiva della colpa nella dottrina e giurisprudenza di lingua tedesca*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2010, 657 ss. Per una ricostruzione delle teorizzazioni di Jakobs e Stratenwerth si veda CASTRONUOVO, *La colpa penale*, cit., 441 ss. Sul dibattito in seno alla dottrina italiana si veda CANEPA, *L'imputazione soggettiva della colpa. Il reato colposo come punto cruciale nel rapporto tra illecito e colpevolezza*, Giappichelli, 2011, 49 ss.

modulato sulle condizioni o sulle caratteristiche individuali, che peraltro non sono quasi mai percepibili *ab externo*<sup>3</sup>; diversamente, ne risulterebbe una sostanziale inoperatività del principio di affidamento, che trova la sua genesi proprio nella circolazione stradale<sup>4</sup>.

In terzo luogo, la costruzione dell'agente modello<sup>5</sup>, come tutti i procedimenti di astrazione, deve seguire criteri idonei a selezionare caratteristiche generalizzabili in virtù della loro comune appartenenza a tutti i soggetti di quella classe e che siano al contempo in grado di delimitare sufficientemente i membri rispetto a quelli di altre classi. Sotto questo versante, non ci sembra ad esempio che l'età o l'esperienza possano costituire un filtro in qualche modo indicativo di determinate caratteristiche<sup>6</sup>: chi stabilisce i tempi di reazione di un ottantenne? Chi assicura che essi siano minori rispetto a quelli di un settantenne in condizioni di salute non ottimali?

L'obiezione potrebbe essere superata aderendo alla versione più estrema dell'indirizzo soggettivista, che costruisce il parametro di raffronto della condotta sulle caratteristiche dell'agente concreto, optando per una sostanziale rinuncia all'agente mo-

<sup>3</sup> FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 300. L'Autore pone in risalto la relazione tra il problema dell'agente dotato di capacità ridotte e quello dell'affidamento degli altri consociati, individuando una via d'uscita nella necessità che il primo garantisca la conoscibilità esterna di tale condizione: tale requisito consente agli altri di modellare la loro condotta di conseguenza e riduce al contempo gli spazi dell'affidamento legittimo, determinando il venir meno della possibilità di confidare nell'altrui comportamento diligente (279 ss.). Sul punto anche MARINUCCI, *La colpa*, cit., 200.

<sup>4</sup> Segnalano questa possibile deriva, con particolare riferimento alla circolazione stradale, HIRSCH, *Der Streit um Handlungs- und Unrechtslehre, insbesondere im Spiegel der Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft (Teil II)*, in *ZStW*, 1982, 270 s., e SCHÜNEMANN, *Moderne Tendenzen in der Dogmatik der Fahrlässigkeits- und Gefährdungsdelikte*, in *Juristische Arbeitsblätter*, 1975, cit., 514 s. Del resto, il ruolo dell'affidamento aumenta proprio nei contesti caratterizzati dalla carenza di previa organizzazione tra i soggetti e, in un certo senso, sopperisce a tale mancanza: sul punto PALIERO-PIERGALLINI, *La colpa di organizzazione*, in *Resp. amm. soc. enti*, 2006, n. 3, 168.

<sup>5</sup> Ci riferiamo qui alla edificazione dell'agente modello esclusivamente inteso quale parametro di valutazione della negligenza oggettiva. Va infatti precisato che una parte della letteratura propone il ricorso all'agente modello anche in sede di apprezzamento della misura soggettiva della colpa, arricchendolo però, in questo frangente, di caratteristiche che lo rendono più vicino all'agente reale: così PALAZZO, *Corso*, cit., 500.

<sup>6</sup> *Contra* BASILE, *Fisionomia e ruolo dell'agente-modello ai fini dell'accertamento processuale della colpa generica*, in *Scritti in onore di Mario Pisani*, III, *Diritto dell'esecuzione penale; diritto penale; diritto, economia e società*, La Tribuna, 2010, 229, il quale include incondizionatamente, nella ricostruzione dell'agente modello, l'età dell'agente concreto (« ad esempio, l'esponente coscienzioso ed avveduto del circolo di persone costituito dagli 'automobilisti ottantenni', nel percorrere una strada antistante ad una scuola durante l'uscita degli alunni, metterà in conto, al fine di determinare la velocità del suo veicolo, tempi di reazione per un'eventuale frenata più lunghi di quelli messi in conto dall'esponente coscienzioso ed avveduto del circolo di persone costituito dagli 'automobilisti trentenni', che percorra, nelle stesse condizioni, quella stessa strada ») nonché « le più significative e marcate caratteristiche, durature e imm modificabili (o difficilmente modificabili), della struttura fisica dell'agente concreto (forza fisica, altezza, agilità corporea), comprese le sue eventuali menomazioni fisiche (menomazioni dei sensi, come miopia o cecità, e degli arti, come una paralisi delle gambe o un'amputazione di alcune dita della mano) »; per la considerazione del livello di esperienza alla guida si veda invece G. DE FRANCESCO, *Diritto penale*, cit., 430.

dello<sup>7</sup>. Così ragionando, non ci sarebbe più bisogno di distinguere tra caratteristiche generalizzabili e non: la tensione tra dovere e potere sarebbe risolta secondo il metro delle capacità individuali del soggetto. Il discorso potrebbe spingersi molto in là, fino alle recenti teorizzazioni che rileggono l'intera sistematica del reato colposo valorizzando la "tipicità soggettiva" del medesimo<sup>8</sup>: sennonché, tali impostazioni sono destinate ad arrestarsi dinanzi ad alcuni ostacoli insormontabili.

Anzitutto, la progressiva individualizzazione del giudizio non può giungere ad inglobare tutte le caratteristiche del soggetto, perché così l'attribuzione dell'evento non sarebbe mai possibile; detto altrimenti, anche l'individualizzazione più estrema conosce un « ineliminabile margine di normatività »<sup>9</sup>. Ulteriore limite sarebbe poi rappresentato dallo spazio di operatività della colpa per assunzione<sup>10</sup>: « rinunciare a segnare il disvalore dell'azione colposa nella violazione di misure oggettive comporterebbe anche l'abrogazione della colpa per assunzione, perché sarebbe, invero, razionalmente impossibile affermare la colpa di un soggetto per non avere tenuto un comportamento di cui, soggettivamente, era incapace »<sup>11</sup>.

<sup>7</sup> Per questa prospettiva DUTTGE, § 15, in Joekcs-Miebach, *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, I, §§ 1-37, a cura di von Heintschel Heinegg, C.H. Beck, 2017<sup>3</sup>, 765 ss. L'Autore, prendendo posizione contro lo sdoppiamento del giudizio di colpa, propone l'individuazione di un *Beurteilungsmaßstab* che, pur mantenendo un certo grado di obiettività, contempra alcune caratteristiche dell'agente e della situazione concreta, in modo tale che la sanzione penale guadagni in legittimazione di fronte al reo. Si tratta di quello che è stato efficacemente definito come parametro dell' « agente reale astratto »: così BARTOLI, *Colpevolezza: tra personalismo e prevenzione*, Giappichelli, 2005, 168. Per l'abbandono dell'agente modello si veda di recente ROSTALSKI, *Normentheorie und Fahrlässigkeit. Zur Fahrlässigkeit als Grundform des Verhaltensnormverstößes*, in GA, 2016, 80 ss. Ancor più marcata, in questo filone, è la prospettiva che accantona definitivamente il momento obiettivo della colpa, riducendolo a ciò che l'agente doveva fare « in base alle sue specifiche capacità e conoscenze individuali »: così MOMSEN, § 15, in Satzger-Schlukebier-Widmaier, *Strafgesetzbuch Kommentar*, Carl Heymanns, 2016<sup>3</sup>, 147, il quale conseguentemente rigetta ogni dualismo tra tipicità oggettiva e soggettiva dell'illecito colposo.

<sup>8</sup> È doveroso menzionare, tra i contributi più recenti che si orientano in questa direzione, DONINI, *L'elemento soggettivo della colpa. Garanzie e sistematica*, in Riv. it. dir. proc. pen., 2013, 124 ss., nonché MOOS, *Die subjektive Sorgfaltswidrigkeit bei der Fahrlässigkeit als Unrechtselement*, in Festschrift für Manfred Burgstaller, NWV, 2004, 111 ss.

<sup>9</sup> Così CANEPA, *L'imputazione soggettiva*, cit., 164. L'Autore, aderendo all'impostazione individualizzante in una versione estrema che si sbarazza dell'agente modello, è pertanto costretto a ritenere che tale residuo di normatività non riguardi l'obiettivo dovere di diligenza, quanto la selezione delle caratteristiche dell'agente rilevanti nella valutazione della sua responsabilità. Tale selezione, oltre a essere fondata su parametri di valore (come lo stesso Autore riconosce: vedi *infra*, nota 51) e dunque inidonea a restituire risultati univoci, oblitera completamente il parametro della prevedibilità e dunque snatura l'essenza del reato colposo, come si vedrà più avanti (*infra*, § 4.1).

<sup>10</sup> Per un'esposizione critica di tale obiezione SACHER, *Sonderwissen*, cit., 230 ss.; si veda anche ROXIN, *Strafrecht*, cit. 1084.

<sup>11</sup> LOSAPPIO, *Dosimetria della colpa civile e penale*, in Ind. pen., 1992, 734; cfr. SCHÜNEMANN, *Neue Horizonte der Fahrlässigkeitsdogmatik?*, in Festschrift für Friedrich Schaffstein, Schwartz, 1975, 167.

Un'ultima considerazione può orientare l'interprete nella scelta tra una costruzione più o meno impersonale e una più o meno individuale del parametro comportamentale. Spostandoci dal terreno della teoria generale a quello del diritto positivo, risulta opportuno che nell'ambito di attività densamente regolate l'individuazione delle classi di agente modello sia tendenzialmente coerente con lo statuto cautelare fissato dal dato normativo<sup>12</sup>. Analizzando il codice della strada, non sembra che il legislatore introduca ulteriori diversificazioni tra i destinatari delle regole cautelari oltre a quelle dettate dalla tipologia di veicolo adoperato. Ragionando ancora sull'età del conducente, se si eccettuano le norme relative al rinnovo della patente (che peraltro non costituiscono precetti cautelari), le quali fissano una durata progressivamente minore del titolo abilitativo in proporzione all'aumentare dell'età anagrafica, e quelle relative al divieto di guida dopo aver assunto sostanze alcoliche per i neopatentati e i soggetti di età inferiore a ventuno anni, non si riscontrano differenze tali da consentire la suddivisione dei conducenti di una determinata tipologia di veicolo in ulteriori sottoclassi secondo il parametro dell'età o dell'esperienza maturata rispetto al momento del conseguimento dell'abilitazione.

Le ragioni appena esposte suggeriscono dunque di non accantonare una prospettiva di relativa astrazione dell'agente modello di riferimento, idonea a uniformare la soglia della diligenza pretesa dai soggetti e pertanto a garantire, almeno sulla carta, risultati più soddisfacenti in termini di generalprevenzione. Tutto ciò – si badi bene – non comporta il sacrificio delle istanze di individualizzazione della responsabilità colposa sull'altare della deterrenza, atteso che le stesse possono agevolmente rifluire nella valutazione della componente soggettiva della colpa, come più avanti si vedrà. È sicuramente da condividere, del resto, l'autorevole notazione che « non è tanto importante quale sia il “luogo dogmatico” in cui collocare sistematicamente la soggettivizzazione della colpa, se già in sede di individuazione della regola cautelare ovvero solo al momento di accertare

---

<sup>12</sup> In tal senso anche FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 246, il quale invoca, al fine di circoscrivere i “circoli di rapporti” e le “specializzazioni” interne a questi, la necessità di avvalersi « di quegli indici normativi che segnalino una graduazione dei rischi ammissibili sulla base di diversi livelli di autorizzazione (si pensi ai vari tipi di patenti per la conduzione di natanti o veicoli a motore) o d'una speciale formazione o abilitazione richiesta per l'esercizio di determinate attività professionali ». Analogamente GIUNTA, *Illiceità e colpevolezza*, cit., 160 s., secondo il quale « l'impostazione della tipicità sulla base della misura di una diligenza diversa a seconda dei singoli destinatari può avere un senso con riguardo alla sola colpa generica, non anche in relazione alla colpa per inosservanza di legge. In tal caso, infatti, la pretesa di diligenza su cui si fonda la tipicità del fatto colposo non può essere che quella stabilita *erga omnes* dalla norma cautelare scritta, con la conseguenza che le capacità del singolo agente di adempiere al dovere di diligenza segnano logicamente un momento di rimproverabilità distinto da quello che integra la tipicità ».

la colpevolezza della sua violazione, quanto invece che questa soggettivizzazione, questo avvicinamento del *dovere* cautelare al *potere* dell'autore trovi un suo luogo ed effettivamente vi sia »<sup>13</sup>. La vera posta in gioco concerne dunque la selezione delle caratteristiche individuali da prendere in considerazione o da estromettere nel giudizio circa la rappresentabilità e l'evitabilità dell'agente concreto<sup>14</sup>: anche su questo punto si ritornerà, per tentare di affinare ulteriormente gli approdi sinora raggiunti dall'elaborazione teorica.

L'affermazione appena riportata, che relativizza fortemente la valenza del dibattito circa il luogo dogmatico in cui garantire l'individualizzazione della colpa, al fine di garantire una maggiore personalizzazione dell'addebito, va accolta con una riserva. La disputa tra soggettivisti e oggettivisti, seppur giustamente additata come un esercizio dogmatico sovrabbondante rispetto alle ricadute della questione, non è riducibile a uno « spostamento dei mobili nella stanza »<sup>15</sup>. Come si vedrà più avanti, quantomeno in linea teorica la scelta di valorizzare alcune caratteristiche del reo sul terreno della tipicità piuttosto che su quello della colpevolezza, se già non è indifferente per il reo, per via della diversità di formule assolutorie da utilizzare, diventa addirittura dirimente per la persona offesa, stante l'efficacia paralizzante delle formule assolutorie più ampie in sede civile nel giudizio per il ristoro del danno subito<sup>16</sup>.

---

<sup>13</sup> PALAZZO, *Corso*, cit., 456.

<sup>14</sup> In tal senso G. V. DE FRANCESCO, *Sulla misura soggettiva della colpa*, in *Studi Urbinati*, 1976-1978, 305. Cfr. GIUNTA (agg. da Guerri), *Art. 43*, in *Codice penale*, a cura di Padovani, I, Giuffrè, 2014<sup>6</sup>, 327, secondo il quale, sul terreno strettamente penalistico, « al di là del profilo puramente sistematico, la questione ha un importante risvolto applicativo, in quanto finisce per rendere obbligatorio l'uso di quelle capacità dell'agente che sono superiori rispetto allo standard oggettivo di diligenza, con la conseguenza di trasformare la misura soggettiva da elemento di delimitazione della illiceità penale in strumento per il suo ampliamento. Ne deriva un opinabile quadro dei rapporti intercorrenti tra la pretesa di comportamento fatta valere dall'ordinamento e l'istanza di garanzia che deve accompagnarla, dato che la dimensione solidaristica del dovere di diligenza viene a prevalere sul ruolo garantista della misura oggettiva; altro è la facoltà dell'agente di superare lo standard della diligenza oggettiva, altro è imporre, sotto la minaccia della sanzione penale, un impegno preventivo eccedente l'ordinaria diligenza ».

<sup>15</sup> Così MARINUCCI, *La responsabilità colposa*, cit., 15, ma la metafora è abbastanza risalente.

<sup>16</sup> Più in generale, il mantenimento di un relativo grado di oggettivizzazione nella fissazione del parametro comportamentale garantirebbe una maggiore funzionalità operativa della colpa penale in sede civile, dove, come noto, la colpa ha una connotazione fortemente normativa e si riduce a violazione obiettiva del dovere di diligenza: ampie considerazioni in LOSAPPIO, *Dosimetria della colpa*, cit., 730 ss.

## **2. La relativa insensibilità della colpa stradale alla disputa tra il criterio della miglior scienza ed esperienza e quello dell'*homo eiusdem professionis et condicionis*. La ricostruzione del parametro di diligenza sulla base dello statuto cautelare emergente dal dato positivo**

La problematica relativa all'individualizzazione del giudizio di responsabilità in sede di tipicità piuttosto che sul terreno della colpevolezza risente non poco dell'impostazione accolta nella risoluzione dell'ulteriore nodo relativo al criterio generale di individuazione dell'agente modello.

Come noto, sul campo si fronteggiano due indirizzi di massima: l'uno tendente a ricostruire l'agente modello secondo il parametro dell'*homo eiusdem professionis et condicionis*, l'altro orientato al parametro della miglior scienza ed esperienza<sup>17</sup>. Al di là delle sfumature concettuali, la differenza tra i due paradigmi risiede sostanzialmente nel diverso livello cui si attestano le pretese dell'ordinamento nei confronti del singolo, inevitabilmente più elevato se si muove dalla prospettiva della miglior scienza ed esperienza. È evidente allora che, seguendo questa impostazione, l'innalzamento della soglia dei doveri cautelari dilata il perimetro della dimensione oggettiva dell'illecito e indirizza le istanze di individualizzazione in sede di colpevolezza, laddove si andrà a valutare l'idoneità dell'agente concreto ad assecondare il modello normativo.

Non è possibile in questa sede sondare le ragioni, i pregi e i limiti propri dell'una e dell'altra ricostruzione: ci basta effettuare due ordini di considerazioni.

In primo luogo, le istanze sottese alla scelta tra i due parametri di riferimento poco hanno a che vedere con i connotati della colpa stradale. Il modello della miglior scienza ed esperienza s'impone fisiologicamente nelle attività caratterizzate da un alto tasso di specializzazione scientifica e in quelle nelle quali il bagaglio esperienziale accumulato consente all'agente una migliore padronanza del rischio. Esemplicando: cambia molto se l'operato di un soggetto preposto al funzionamento di una centrale nucleare viene valutato prendendo a riferimento l'ingegnere energetico di media competenza o quello che, oltre ad aver approfondito gli studi nel settore fino a disporre dell'interezza delle

---

<sup>17</sup> Per una ricostruzione approfondita del dibattito e una netta presa di posizione a favore del criterio della miglior scienza ed esperienza si veda GROTTI, *Principio di colpevolezza, rimproverabilità soggettiva e colpa specifica*, Giappichelli, 2012, 140 ss.

nozioni scientifiche disponibili (scienza), ha altresì accumulato una robusta competenza negli anni (esperienza).

Questo scarto, in termini di sapere scientifico e patrimonio esperienziale, è invece abbastanza ridotto laddove si raffrontino due diverse figure di automobilista modello. Per quanto riguarda la scienza, abbiamo già visto che nella colpa stradale il profilo della perizia gioca un ruolo minimale: si tratta di un'attività nella quale il governo del rischio non passa attraverso l'approfondimento teorico di determinati contenuti. Una certa rilevanza potrebbe attribuirsi all'esperienza, essendo notorio che il neopatentato non ha la stessa capacità di governo del veicolo dell'automobilista navigato. Anche sul versante dell'esperienza, tuttavia, non appena si va oltre l'esemplificazione appena riferita, l'osservazione della realtà dei fatti restituisce un dato incontestabile. Stante il non elevato tasso di difficoltà dell'attività svolta, che spiega del resto l'accessibilità e la diffusività della stessa, l'esperienza di ciascun automobilista aumenta e si consolida in un lasso marginale di tempo, che corrisponde a quello relativo ai primi mesi di guida; dopo di che essa si attesta a un livello, inevitabilmente variabile a seconda del soggetto ed eventualmente del peculiare contesto in cui egli abitualmente fa uso del veicolo (tornanti di montagna, strade spesso coperte dalla nebbia, innevate o sterrate), pur tuttavia destinato a rimanere tendenzialmente costante nel tempo senza possibilità di ulteriore affinamento<sup>18</sup>. In ogni caso, poi, anche a volere considerare lo scarto esistente tra il neopatentato e l'automobilista di lunga data, s'intuisce che esso non può certo essere paragonato a quello ricorrente tra un noto neurochirurgo che ha sviluppato una tecnica particolare di intervento in una zona dell'encefalo e il neofita della medesima specializzazione.

Diversa è l'ipotesi del soggetto inesperto che si accinge alle esercitazioni di guida, avendo ottenuto apposita autorizzazione ai sensi dell'art. 122 c.d.s. In questo caso il legislatore pare aver configurato un'apposita figura modello differenziata, per la quale valgono pertanto le medesime considerazioni che si faranno di qui a breve con riguardo ai soggetti minorati (*infra*, § 3).

In secondo luogo, come già anticipato, la costruzione dello standard comportamentale in un settore caratterizzato da un'elevata positività delle cautele non può in

---

<sup>18</sup> Sul punto, un interessante studio del *Transport Research Laboratory*, che si distingue per l'ampiezza del campione statistico, ha evidenziato che nel passaggio dal primo al secondo anno di guida il tasso di responsabilità per sinistri si riduce del 30%, dal secondo al terzo del 17%, dal terzo a quarto del 11% e poi continua a diminuire, ma in percentuali via via inferiori: MAYCOCK-LOCKWOOD-LESTER, *The accident liability of car drivers*, Transport and Road Research Laboratory, 1991, 13 ss.

ogni caso prescindere dalle indicazioni offerte dal dato normativo. Anche chi avversa in generale il paradigma della miglior scienza ed esperienza in favore di quello dell'*homo eiusdem professionis et condicionis* si trova infatti ad ammettere che il primo modello può benissimo trovare riscontro nella regolazione positiva di una specifica attività, laddove è il legislatore a fissare l'asticella della pretesa normativa rivolta al membro della categoria considerata<sup>19</sup>.

Proseguendo su questa traccia, allorquando si passi a considerare il codice della strada, ci si avvede che il testo non è certo muto dal punto di vista delle indicazioni<sup>20</sup>. A titolo esemplificativo si ponga mente alle seguenti disposizioni, riguardanti nello specifico i conducenti di veicoli, tanto per rimanere alla categoria più comune: l'art. 145, co. 1 prescrive che « i conducenti, approssimandosi ad una intersezione, devono usare la *massima prudenza* al fine di evitare incidenti »; l'art. 147, co. 1 impone agli utenti della strada nei pressi di un passaggio a livello di usare la « *massima prudenza* al fine di evitare incidenti »; l'art. 149, co. 1 dispone che « durante la marcia i veicoli devono tenere, rispetto al veicolo che precede, una distanza di sicurezza tale che sia garantito *in ogni caso* l'arresto tempestivo e siano evitate collisioni con i veicoli che precedono ».

Il quadro sinteticamente richiamato indizia nel senso di una massimizzazione delle prestazioni erogabili dall'agente modello in termini di diligenza: il parametro comportamentale enucleabile da tali coordinate può essere definito come quello proprio dell'« esperto e accorto automobilista »<sup>21</sup> o del « miglior automobilista possibile »<sup>22</sup>.

La figura in parola merita tuttavia una precisazione che ritornerà utile nel prosieguo. Come già anticipato, nel settore in esame il legislatore s'imbatte nella difficoltà di omogeneizzare la pretesa comportamentale rivolta a un numero elevatissimo di soggetti che differiscono notevolmente tra loro per la capacità di adeguarsi a essa; nondimeno, si è

---

<sup>19</sup> Si veda ANGIONI, *Note sull'imputazione dell'evento colposo con particolare riferimento all'attività medica*, in *Studi in onore di Giorgio Marinucci*, II, *Teoria della pena e del reato*, Giuffrè, 2006, 1293 s., il quale, pur esprimendosi a favore dell'*homo eiusdem condicionis et professionis*, ammette che « il modello dell'esperto universale rileva [...] in una fase precedente (logicamente e temporalmente) a quella in cui rileva il modello di diligenza, prudenza e perizia come termine di riferimento dei fatti tipici colposi: precisamente nella fase legislativa e regolamentare, in cui si deve decidere quali norme cautelari individuare e imporre ai consociati. [...] Ma *quella miglior scienza ed esperienza che non trovasse ancora un riscontro effettivo a livello normativo giuridico*, non potrebbe però fungere da parametro cogente nel giudizio sulla diligenza penalmente doverosa, proprio in quanto non ancora codificato » (corsivo nostro).

<sup>20</sup> Per un tentativo di ricostruzione delle qualità dell'agente modello a partire dalla regolamentazione positiva di una data attività, con specifico riferimento alla sicurezza sul lavoro, cfr. GROTTO, *Principio di colpevolezza*, cit., 177 ss.

<sup>21</sup> Così MARINUCCI, *La colpa*, cit., 194.

<sup>22</sup> L'espressione è mutuata da CANEPA, *L'imputazione soggettiva della colpa*, cit., 191.

proceduto a enunciare le ragioni per le quali, in sede di valutazione delle condotte, è opportuno tener ferma una certa uniformità dell'obbligo di diligenza, tranne quando sia lo stesso dato normativo a offrire indizi nel senso di una differenziazione dello stesso.

Ovviamente, la tensione tra la fissità del parametro di giudizio e le singolarità degli innumerevoli soggetti chiamati a conformarsi è destinata a risolversi in qualche modo. Per questo motivo, come si è già visto trattando del rapporto tra colpa specifica e generica, la regola cautelare è inevitabilmente connotata da una componente elastica, la quale consente di plasmare il contenuto del dovere di diligenza rispetto all'agente concreto, affinché tutti i componenti della classe si attestino su una soglia di rischio più o meno omogenea<sup>23</sup>. Detto altrimenti, il miglior automobilista possibile non è colui che, nell'effettuare una manovra, si limiti solo a tenere la condotta descritta dettagliatamente dalla norma, bensì colui che, in relazione alle sue capacità e alle circostanze della situazione concreta, riesca a controllare il rischio portando la probabilità di verificazione dell'evento a una misura rispondente all'aspettativa sociale e ordinamentale. Non è dunque il livello di rischio che si modula a seconda delle abilità del singolo, come accade in fin dei conti nella prospettiva dei teorici dell'individualizzazione, bensì è il soggetto che deve adattare le sue eventuali ridotte facoltà per garantire lo stesso livello di contenimento del rischio proprio della classe di riferimento.

Tentando di esemplificare, si consideri ancora l'art. 149 c.d.s. sulla distanza di sicurezza. La distanza di sicurezza propria dell'automobilista più avveduto non costituisce certo un valore assoluto, ma si modella in base a una serie di variabili: velocità tenuta, condizioni della strada, condizioni del veicolo, capacità del conducente di percepire e reagire all'arresto del veicolo che precede ecc. Così, è evidente che la distanza di sicurezza imposta a un anziano alla guida di un'auto d'epoca su una strada ghiacciata sarà di gran lunga superiore a quella osservata da un quarantenne alla guida di una berlina dotata di frenata assistita in condizioni climatiche ottimali. Le maggiori cautele attivate dal primo conducente sono funzionali al raggiungimento di un livello di rischio pari a quello proprio del secondo.

---

<sup>23</sup> Ne discende che « il criterio dell'agente-modello è destinato necessariamente a concorrere all'*individuazione in concreto* della cautele da adottare: di modo che la previsione normativa ha appunto la (sola) funzione di indicare le finalità, le esigenze, gli elementi essenziali in funzione dei quali tale concretizzazione deve essere operata, e non più di delineare una fattispecie con caratteri assoluti di fissità e nettezza di contorni »: così DE FRANCESCO, *Diritto penale*, cit., 441.

Ad essere assolutizzato, così da renderlo valevole per l'intera categoria di riferimento, non è dunque il contenuto precettivo della regola di condotta, ma il risultato che essa mira a garantire, ossia il contenimento della probabilità di verificazione dell'evento nell'alveo del rischio consentito e tollerato, il quale assume un valore tendenzialmente omogeneo per tutti i contesti e tutti i soggetti considerati<sup>24</sup>. Parafrasando il lessico civilistico, potremmo dire che la regola cautelare elastica fa sorgere un'obbligazione di risultato e non di mezzi.

Si badi bene: la necessità di modellare il contenuto della cautela in base alle contingenze del caso non deve certo indurre a ritenere che la stessa sia variabile a seconda dell'agente concreto considerato, atteso che, come già detto, l'ordinamento impone un obiettivo unico, consistente nella riduzione del rischio entro una certa soglia, per l'intera categoria<sup>25</sup>.

Altro discorso è stabilire se il sistema tolleri livelli di rischio più alti con riferimento a determinate categorie di soggetti e dunque imponga a essi il raggiungimento di un risultato precauzionale inferiore rispetto a quello preteso dall'automobilista modello: il tema verrà affrontato di qui a breve (*infra*, § 3).

---

<sup>24</sup> HIRSCH, *Der Streit*, cit., 275, richiama l'esempio di un automobilista inesperto che deve adottare maggiori cautele rispetto al conducente navigato, cosicché entrambi garantiscano un livello di rischio simile: « lo standard obiettivo di diligenza è tarato affinché il rischio derivante dalla partecipazione alla circolazione stradale sia più o meno simile per tutti i partecipanti ». Si veda anche, tra le file degli individualisti, STRATENWERTH, *Zur Individualisierung der Sorgfaltsmaßstabes beim Fahrlässigkeitsdelikt*, in *Festschrift für Hans-Heinrich Jescheck zum 70. Geburtstag*, Duncker & Humblot, 1975, 285 ss., trad. it. a cura di Castaldo, *L'individualizzazione della misura di diligenza nel delitto colposo*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1986, 645 s., il quale considera la norma cautelare relativa alla moderazione della velocità: « ancora una volta il sicuro punto di riferimento della norma di comportamento è dato dal tipo e dalla misura del rischio che è permesso o no creare nell'attività in questione, laddove non entrino prescrizioni formali di sicurezza, quali il limite massimo di velocità nella circolazione stradale. [...] È soltanto il rischio consentito ad essere normativizzato secondo un parametro generale, [...] mentre dalle capacità personali dipende cosa deve fare l'autore per osservarlo ». Ampie argomentazioni sulla necessità di integrazione tra rischio adeguato e contenuto del dovere di diligenza in MILITELLO, *Rischio e responsabilità penale*, Giuffrè, 1988, 139 ss.

<sup>25</sup> La distinzione tra i due piani, quello del risultato e quello dello sforzo richiesto per raggiungerlo, è ben evidenziata da FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 261, il quale mette a fuoco « l'importanza centrale che nella determinazione della "diligenza prescritta" assume il giudizio di probabilità di verificazione dell'evento formulato sulla scorta delle conoscenze nomologiche proprie di un appartenente al medesimo circolo di rapporti dell'agente concreto », precisando al contempo come « la valutazione del rischio debba sì essere operata sulla base delle cognizioni nomologiche della figura modello, ma assumendo come base "ontologica" per l'applicazione di tali cognizioni l'insieme di elementi della situazione concreta conosciuti dall'agente concreto ». Ne discende che « la determinazione "oggettiva" della norma generale di comportamento deve cioè precedere la sua concretizzazione in una modalità di condotta valida per la situazione particolare e la seconda dovrà essere operata tenendo conto dei margini di rischio e, dunque, della "libertà di azione", che la prima avrà stabilito ».

### 2.1. Excursus sull'agente superiore: il definitivo commiato dal pilota di Formula Uno

L'adozione di un metro di valutazione della condotta particolarmente elevato, come quello ricostruito nel paragrafo precedente, consente anche di neutralizzare o quantomeno di minimizzare un'altra delle problematiche classiche che emergono nella trattazione del reato colposo: ci si chiede se, ai fini della valutazione della violazione oggettiva del dovere di diligenza, debbano tenersi in conto le speciali conoscenze o capacità dell'agente concreto. È abbastanza scontato, infatti, che la fissazione di un parametro comportamentale rigoroso riduce sensibilmente l'eventualità di uno scarto tra agente modello ed eventuale agente dotato di conoscenze o capacità superiori<sup>26</sup>. Occorre tuttavia svolgere alcune considerazioni al fine di circoscrivere ed eventualmente risolvere i residui nodi che la tematica presenta, seppur compatibilmente con l'oggetto della nostra trattazione.

L'inclusione delle speciali competenze dell'agente concreto nell'edificazione del dovere prudenziale è utilizzata dai sostenitori dell'individualizzazione della pretesa di diligenza al fine di confutare in radice la possibilità di generalizzare la pretesa stessa: si ritiene infatti che l'indirizzo oggettivista entri in contraddizione con sé stesso nel momento in cui mantiene ferma l'asticella del parametro comportamentale anche per i soggetti inidonei a impersonarlo, ma al contempo la eleva per gli agenti superiori, modellandola sulle loro peculiari facoltà e in tal modo aprendo a una serie di eccezioni che mettono in discussione la generalità della regola dell'unicità del modello<sup>27</sup>. Ovviamente, l'obiezione appena riferita è valida finché si dà per assodato che il livello delle pretese vada effettivamente innalzato in presenza di facoltà speciali: tale presupposto sarebbe, del resto, anche astrattamente coerente con le premesse degli oggettivisti, che si sostanziano in motivazioni legate all'efficacia generalpreventiva dell'incriminazione. Nondimeno vi è anche chi, all'interno del filone oggettivista, ritiene che le capacità superiori dell'agente non possano spingere verso l'alto l'asticella delle prestazioni dovute<sup>28</sup>: anzi,

---

<sup>26</sup> Evidenza tale pregio del parametro in questione GROTTI, *Principio di colpevolezza*, cit., 205, 401 s.

<sup>27</sup> È questa la soluzione di compromesso avallata, tra gli altri, da ROXIN, *Strafrecht*, cit., 1085 s. Per la critica a tale impostazione si veda, per tutti, DUTTGE, § 15, cit., 767, il quale evidenzia l'intima contraddizione dell'indirizzo oggettivista nel momento in cui propone una "generalizzazione verso il basso", consistente nel valutare i soggetti con abilità inferiori secondo un parametro più elevato", e al contempo una "individualizzazione verso l'alto".

<sup>28</sup> Per tutti, FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 270; per una rassegna della dottrina tedesca che osteggia la considerazione delle speciali capacità si veda STERNBERG LIEBEN-SCHUSTER, § 15, in Schönke-Schröder,

questo sarebbe proprio un esito coerente con l'impostazione individualizzante e dunque da respingere. Diverso discorso si tende invece a fare per quanto concerne le speciali conoscenze, perlopiù unanimemente ritenute idonee a innalzare la misura oggettiva della pretesa. Conviene dunque approfondire separatamente i due filoni della problematica.

Prendendo le mosse dalle capacità superiori dell'agente, talvolta il problema è stato impostato in termini non corretti già a partire dalle esemplificazioni addotte: lo dimostra il noto caso del pilota di Formula Uno, chiamato a utilizzare le sue prodigiose doti anche nel traffico cittadino. Se si pone mente alle considerazioni svolte a proposito della perimetrazione soggettiva dei partecipanti alla circolazione stradale, l'esempio si rivela infatti fallace: quando agisce nel traffico cittadino, il pilota esperto si muove in un ambito della vita ben diverso da quello proprio del circuito di gara. *Mutatis mutandis*, si può ricorrere all'esempio formulato da Jakobs.

Un ricercatore deve dominare un esperimento rischioso con l'aiuto delle sue capacità speciali, ma non è tenuto ad attivarle uno studente di edilizia che durante il semestre di vacanza lavora come manovale in un cantiere, il quale, pur accorgendosi che il conglomerato cementizio realizzato con la betoniera non è sufficientemente solido, non può essere chiamato a rispondere di eventuali eventi disastrosi poiché non competente per la gestione di quel rischio<sup>29</sup>.

Allo stesso modo, colui che si immette nel traffico cittadino, sia un principiante o il campione di Formula Uno, è tenuto a modellare il suo comportamento sul calco dell'automobilista più accorto, in quanto diviene competente (e dunque responsabile) per la gestione del rischio in quella specifica situazione che è la circolazione stradale –

---

*Strafgesetzbuch Kommentar*, C.H. Beck, 2014<sup>29</sup>, 296. Peraltro, tale innalzamento dello standard di diligenza spingerebbe il soggetto proprio a non dotarsi di capacità ulteriori rispetto a quelle minime richieste: così SCHROEDER, *Die Fahrlässigkeitsdelikte. Vorbeugung und Behandlung der Täter*, in *ZStW*, 1979, 263.

<sup>29</sup> JAKOBS, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, De Gruyter, 1993<sup>2</sup> (rist. 2011), 322; *contra* VOGEL, § 15, in Laufhütte-Rissing van Saan-Tiedemann, *Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar*, I, §§ 1 bis 31, De Gruyter, 2007<sup>12</sup>, 1057, il quale contesta l'assunto che l'innalzamento del dovere obiettivo di diligenza secondo le capacità speciali valga solo quando l'agente si muove nel suo ruolo specifico: « colui che, in quanto bagnino di salvataggio professionale, disponga di capacità speciali, deve indubbiamente impiegarle nel suo ruolo; non si capisce tuttavia perché egli possa rinunciare a servirsene al di fuori di questo ruolo » (corsivo nostro). Per un'interessante critica all'inclusione delle abilità sportive nel dovere di diligenza, fondata, tra l'altro, sul rilievo che il contesto agonistico non è assimilabile a quello in cui l'atleta deve fronteggiare situazioni di emergenza, si veda COLOMBI CIACCHI, *Fahrlässigkeit und Tatbestandsbestimmtheit*, Carl Heymanns, 2005, 103 ss.

per così dire – ordinaria<sup>30</sup>. In questo frangente, il legislatore ha fissato una soglia di contenimento del rischio che non richiede l'attivazione delle abilità del pilota, il quale non può pertanto essere chiamato a rispondere del mancato impiego delle medesime. Il discrimine tra le situazioni in cui le speciali abilità rilevano nella costruzione del parametro di comportamento e quelle nelle quali le stesse sono insignificanti è dato dunque dalla connessione tra siffatte capacità e lo specifico ruolo che l'agente si trova a svolgere; se l'ambito della vita in cui egli opera – la circolazione ordinaria – non esige l'impiego di doti maturate nel contesto di un ambito diverso – le gare automobilistiche –, la loro mancata attivazione non integrerà alcuna violazione dello standard di condotta proprio di quel settore.

L'additato criterio della competenza (*Zuständigkeit*) dell'autore rispetto a specifiche aree di rischio, che si differenziano per le prestazioni precauzionali richieste, consente peraltro di risolvere agevolmente il problema del conducente affetto da una cronica patologia e pertanto in possesso di una speciale abilitazione alla guida, il quale per avventura vada incontro a un miglioramento delle sue abilità di guida (o che comunque disponga realmente di capacità superiori) rispetto a quelle attestate dalla competente commissione. Nonostante il soggetto considerato passi da una sottoclasse – quella dell'agente minorato – a un'altra – quella dell'agente normodotato o comunque meno incapacitato di quello precedente –, l'ambito di rischio che egli si trova a governare rimane il medesimo, ossia quello della circolazione ordinaria, mutando quantitativamente solo il livello delle pretese<sup>31</sup>.

Preso congedo dall'esemplificazione tratteggiata riportata nella manualistica e nei commentari, il problema delle speciali capacità rimane comunque ancora aperto se, più realisticamente, si pensa a soggetti che hanno maturato una peculiare esperienza di

<sup>30</sup> Così PIERGALLINI, *Colpa*, cit., 232; CAPUTO, *Colpa penale del medico e sicurezza delle cure*, Giappichelli, 2018, 73 (in nota). Più in generale, circa l'opportunità di valorizzare solo le conoscenze e le capacità speciali afferenti alla specifica competenza del soggetto, nell'ambito della letteratura italiana si veda CORNACCHIA, *Concorso di colpe*, cit., 431 ss.

<sup>31</sup> In senso parzialmente diverso cfr. MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *Manuale*, cit., 373: « conoscenze e abilità superiori rileveranno in definitiva *solo in quanto portino a delineare un diverso modello di agente*, relativo ad una specifica forma di attività: la guida nelle gare automobilistiche di formula uno, contrapposta alla guida nelle strade urbane ed extraurbane » (corsivo nostro). È ovvio che nella maggior parte dei casi gli agenti modello corrispondono ad altrettanti fasci di competenze (quelle dell'automobilista ordinario e quelle del pilota di Formula Uno), in base alle quali gli stessi si diversificano. Tuttavia, rispetto a quella appena riferita, la soluzione facente leva sulla competenza del soggetto, sostenuta nel testo, garantisce una maggiore flessibilità nell'adeguamento della soglia dei doveri alle capacità di soggetti che, pur appartenendo a diverse classi di agenti modello (come lo sono i normodotati e i "minorati"), si trovano a gestire un rischio essenzialmente omogeneo, appartenente al medesimo *Lebensbereich*.

guida in contesti particolari, come possono essere i tortuosi tornanti di montagna o le strade spesso innevate. Se si riflette sull'elevato livello di diligenza preteso dal codice della strada, si converrà tuttavia che qui non c'è un problema di abbassamento delle facoltà speciali verso quelle dell'agente medio e di conseguente impunità dell'agente superiore, argomento utilizzato dai teorici della *Individualisierung*, quanto un'opposta istanza di innalzamento delle abilità comuni<sup>32</sup>. L'automobilista metropolitano, che si avventuri in altura durante una bufera di neve, lo fa assumendosi la responsabilità di dover impersonare l'esperto guidatore montanaro; ciò non implica necessariamente porre il soggetto nella secca alternativa tra astenersi dall'attività e dotarsi di abilità che non possiede, ma semplicemente richiedere che lo stesso adotti cautele ulteriori rispetto a quelle attivate dal frequentatore abituale di quelle strade, al fine di raggiungere una soglia di contenimento del rischio simile a quella propria di quest'ultimo.

Chiarita la problematica delle abilità superiori e passando ora alla disamina di quella concernente le conoscenze speciali del soggetto, la manualistica è solita anche qui ricorrere a una esemplificazione tratta dalla sfera della circolazione stradale: l'automobilista che conosce, abitando nei paraggi, la particolare insidiosità di una intersezione. Se non andiamo errati, il problema attiene qui all'edificazione, o meglio, all'integrazione della condotta fissata dalla regola cautelare scritta – quella che prescrive di moderare la velocità in prossimità di un incrocio – con una cautela ulteriore discendente dall'applicazione dei normali criteri della prevedibilità e della evitabilità dell'evento<sup>33</sup>.

Succede che l'agente concreto, per una serie di fortunate circostanze, dispone di una base di giudizio di prevedibilità più ricca rispetto alla media.

---

<sup>32</sup> Conf. SCHÜNEMANN, *Neue Horizonte*, cit., 166 s., il quale adduce l'esempio di un chirurgo che scopre un nuovo metodo di intervento meno invasivo e rischioso: tale innovazione ridisegna i confini della diligenza richiesta e non può essere accantonata dal suo fautore né ignorata dai suoi colleghi in favore dei metodi tradizionali.

<sup>33</sup> Chiaramente BASILE, *La colpa in attività illecita*, Giuffrè, 2005, 297: « Riteniamo che le *particolari conoscenze ontologiche* dell'agente reale dovrebbero rientrare anche nella base del giudizio da emettersi dal punto di vista dell'agente ideale. Questi, infatti, deve essere collocato mentalmente nella *stessa situazione dell'agente reale*: per cui, se l'agente reale conosce una particolare circostanza, anche l'agente ideale – calato in quella medesima circostanza – la dovrà conoscere »; analogamente LUNGHINI, *Art. 43*, sub C), *La colpa*, in *Codice penale commentato*, diretto da Dolcini-Gatta, Utet, 2015<sup>4</sup>, t. I, secondo il quale «nella base del giudizio di rappresentabilità, rientra non solo il conoscibile, ma anche il concretamente ed attualmente conosciuto ».

« In tal caso è vero che nella determinazione dello standard di diligenza in base a questo grado di informazioni è da tenere in considerazione anche una caratteristica soggettiva del colpevole. Tuttavia, ciò non significa che la misura soggettiva sostituisca quella oggettiva. Perché lo standard obiettivo di diligenza è parametrato secondo una persona prudente nella situazione del colpevole e ne include il livello di conoscenza riguardo al concreto rischio di verificazione dell'evento lesivo »<sup>34</sup>.

La conclusione non solleva particolari problematiche se si tiene ferma la differenza tra dovere di diligenza (corrispondente a un determinato livello di contenimento del rischio), di fonte legale e omogeneo per tutti gli appartenenti alla cerchia, e contenuto dello stesso, che si specifica solo al momento della situazione concreta in cui si trova ad agire il destinatario del dovere stesso<sup>35</sup>. Se tale dovere è standardizzato, il contenuto della condotta necessaria per ottemperare allo stesso si modula invece sulla base del patrimonio conoscitivo dell'agente concreto.

### **3. Il rapporto tra abilitazione alla guida e capacità dell'agente concreto di conformarsi allo standard cautelare**

Passate in rassegna – seppur con l'irrinunciabile filtro della necessaria attinenza alla colpa stradale – le principali problematiche che gravitano intorno al controverso capitolo della personalizzazione della responsabilità colposa, è ora opportuno convogliare le considerazioni svolte nella risoluzione di una specifica problematica che affiora nella quotidianità della circolazione stradale.

L'esigenza di individualizzare il giudizio di responsabilità colposa emerge nelle situazioni in cui l'agente concreto non è in grado di garantire le prestazioni pretendibili dall'agente modello in ragione di caratteristiche psico-somatiche le quali, pur valutate (o che avrebbero dovuto essere valutate) dagli organismi competenti, non hanno impedito il rilascio dell'abilitazione in maniera incondizionata o a condizioni che sono state pienamente rispettate dal soggetto. Consideriamo due categorie emblematiche, la cui anali-

---

<sup>34</sup> Così HIRSCH, *Der Streit*, cit., 274; Conf. ROMANO, *Commentario sistematico del codice penale*, I, Art. 1-84, Giuffrè, 2004<sup>3</sup>, 459, il quale rileva, « quanto alle migliori cognizioni causali, [...] che la misura oggettiva della prevedibilità della realizzazione del fatto è correlata bensì alla figura modello di un uomo coscienzioso e avveduto, ma nella situazione *dell'agente* ».

<sup>35</sup> CASTRONUOVO, *La colpa*, cit., 284 ss. Si vedano anche gli Autori richiamati nella nota 24.

si può offrire delle coordinate soddisfacenti al fine di comprendere il problema della costruzione differenziata dell'agente modello: gli anziani e i diversamente abili.

Partendo da quest'ultima cerchia, è opportuno premettere che i « minorati » e i « mutilati » devono sottoporsi all'accertamento dei requisiti psicofisici da parte di un'apposita commissione medica locale; tale valutazione può anche prevedere l'esperimento di una prova pratica di guida su un veicolo adattato in relazione alle particolari esigenze del soggetto (art. 119, co. 4 lett. a c.d.s.).

In prima battuta potrebbe ritenersi che l'abilitazione ottenuta dal disabile debba tendenzialmente attestare l'idoneità del soggetto di conformarsi al parametro del miglior automobilista possibile, come sopra delineato. Questa prospettazione non corrisponde tuttavia a realtà: è ovvio che un automobilista minorato<sup>36</sup>, per quanto dotato di protesi e con gli opportuni adattamenti del veicolo, non sarà in grado di gestire determinate situazioni con la stessa capacità di reazione di un normodotato. Il problema non si pone tanto in situazioni – per così dire – ordinarie, nelle quali il soggetto con ridotte capacità può agevolmente modellare il suo comportamento sulla base di tale consapevolezza, eventualmente – in ragione della sua menomazione – dando avvio all'arresto del veicolo in prossimità di un semaforo con un certo anticipo o affrontando un tornante a velocità più moderata. In questo senso può dirsi che il soggetto con abilità inferiori, mediante l'attivazione di cautele improntate a una maggiore prudenza, riesce a colmare il divario psico-fisico rispetto alla media e in tal modo a impersonare l'agente modello. Come già visto nel paragrafo precedente, infatti, la regola cautelare impone una prestazione di risultato, consistente nel mantenimento del rischio in una misura omogenea per l'intera categoria, spettando al singolo adattare il suo comportamento per conseguirlo: se l'agente concreto con capacità inferiori *può* garantire il contenimento entro quella determinata soglia di rischio, egli *deve* farlo.

Diversamente stanno le cose quando il soggetto minorato si trova a fronteggiare situazioni di pericolo imprevedibili, attribuibili a fattori indipendenti dalla sua condotta, che richiedono manovre di emergenza e dunque non gli consentono di adattare con anticipo il suo comportamento per colmare il *gap* di capacità rispetto alla media: in questo

---

<sup>36</sup> D'ora in avanti, per semplificazione espositiva, utilizziamo il termine minorato come comprensivo di ogni soggetto che « sia affetto da malattia fisica o psichica, deficienza organica o minorazione psichica, anatomica o funzionale tale da impedire di condurre con sicurezza veicoli a motore » (art. 119 co. 1 c.d.s.).

frangente la disabilità può comportare un fallimento dell'agente minorato laddove il soggetto medio sarebbe riuscito a reagire adeguatamente. È fin troppo scontato che in quest'ordine di casi il pensiero corra al concetto di colpa per assunzione al fine di mantenere ferma l'imputazione dell'evento lesivo. Tuttavia, una siffatta conclusione deve fare i conti con la difficoltà di muovere al conducente un rimprovero per la mancata attivazione di una condotta non esigibile a causa di condizioni positivamente scrutinate da un organismo competente.

AmMESSO dunque che il soggetto debba andare esente da ogni conseguenza sanzionatoria, si pone il problema di individuare la componente del reato all'interno della quale articolare tale soluzione. Come appresso si vedrà, l'interrogativo circa la "collocazione dogmatica" di determinate caratteristiche psico-fisiche del soggetto, se a livello di componente oggettiva o soggettiva, non risponde solo a un'esigenza di ordine concettuale ma sottende delle ricadute pratiche di non poco momento.

Ragionando in termini di tipicità oggettiva, si potrebbe concludere nel senso che l'intervenuta abilitazione implichi un abbassamento dei doveri comportamentali gravanti sul soggetto, proporzionale alle sue caratteristiche. Ne deriva che quando queste caratteristiche, comportanti una ridotta capacità di operare nel contesto di riferimento, siano in qualche misura suscettibili di standardizzazione, esse daranno vita a diverse figure modello cui i soggetti dovranno conformarsi: avremo dunque la categoria degli automobilisti disabili. In altri termini, l'ordinamento ammetterebbe una « speciale area di rischio lecito che si riferisce specificamente [...] all'automobilista disabile ma abilitato alla guida nel rispetto di determinate regole (es. dispositivi speciali) » o ad altri sottotipi individuabili in ragione di connotati suscettibili di una certa generalizzazione<sup>37</sup>. Come è agevole notare, in questo paradigma assistiamo ad una diversificazione del rischio consentito: per determinati classi di soggetti l'asticella del rischio consentito si attesterebbe a un livello più elevato rispetto a quello valevole per i più<sup>38</sup>. L'innalzamento della soglia del rischio consentito fa sì che esso si estenda ad abbracciare classi di fatti che, se ca-

---

<sup>37</sup> Così CANESTRARI, *La doppia misura della colpa nella struttura del reato colposo*, in *Ind. pen.*, 2012, 27; nello stesso senso BASILE, *Fisionomia e ruolo dell'agente-modello*, cit., 229.

<sup>38</sup> Del resto la circolazione stradale, secondo autorevole classificazione (MANTOVANI, *Pt. gen.*, cit., 346 s.), appartenendo al novero delle attività rischiose benché consentite, rientra nella colpa cd. speciale, nella quale è lo stesso legislatore a fissare la soglia del rischio tollerato o a demandarne l'individuazione all'autorità amministrativa.

gionati da soggetti rientranti nella classe dell'automobilista normodotato, sarebbero senz'altro penalmente rilevanti.

Immediato precipitato di tale ricostruzione è che, nel caso in cui la situazione concreta richieda l'attivazione di capacità proprie dell'agente modello – per così dire – comune e inaccessibili all'agente modello speciale, il soggetto rientrante in quest'ultima categoria non avrà integrato gli estremi del delitto colposo nemmeno a livello di componente oggettiva: se la condotta colposa si definisce in base a un parametro normativo, l'osservanza del precetto fa venir meno la stessa materialità del reato<sup>39</sup>. Questa conclusione è densa di ricadute sul piano processuale, poiché essa implica che il giudice dovrà assolvere l'imputato con la formula “il fatto non sussiste”; invero, vi è sì un fatto storico, ma esso non è riconducibile a una fattispecie di reato neppure dal punto di vista materiale<sup>40</sup>. Tale esito sul piano processuale, sebbene aderente ai corollari della concezione normativa, tesa a isolare nell'illecito colposo un nucleo di tipicità oggettiva imperniato su una *objektiven Sorgfaltswidrigkeit*, non pare tuttavia accordarsi con le premesse argomentative della giurisprudenza, la quale relega la valenza della colpa sul piano dell'elemento soggettivo e dunque, in sua assenza, preferisce ricorrere alla meno favorevole formula “il fatto non costituisce reato”<sup>41</sup>. L'adozione dell'una piuttosto che

<sup>39</sup> LOSAPPIO, *Dosimetria*, cit., 734.

<sup>40</sup> Almeno tale conclusione sembra discendere dalle interpretazioni della dottrina processual-penalistica circa la formula in esame. Come rilevato, la stessa « presuppone la risoluzione di questioni di mero fatto, ma in realtà non si può escludere che l'assoluzione per insussistenza del fatto possa talora dipendere logicamente da valutazioni in diritto concernenti l'esistenza di determinati presupposti della fattispecie »: così RIGO, *La sentenza dibattimentale*, in *Procedura penale. Teoria e pratica del processo*, diretto da Spangher-Marandola-Garuti-Kalb, II, *Misure cautelari. Indagini preliminari. Giudizio*, Utet, 2015, 1459. Detto altrimenti, la formula assolutoria in esame s'impone quando « il fatto storico ricostruito mediante le prove non rientra nella fattispecie incriminatrice dal punto di vista degli elementi oggettivi, poiché non risultano presenti gli elementi di fatto che dovrebbero integrare la condotta, l'evento o il rapporto di causalità » (TONINI, *Manuale di procedura penale*, Giuffrè, 2010<sup>11</sup>, 699). Tra i penalisti, afferma chiaramente che l'accertamento della conformità della condotta alle regole cautelari e la conseguente esclusione della tipicità della stessa debba tradursi nella formula assolutoria “il fatto non sussiste” DI LANDRO, *Dalle linee guida e dai protocolli all'individualizzazione della colpa penale nel settore sanitario. Misura oggettiva e soggettiva della malpractice*, Giappichelli, 2012, 233.

<sup>41</sup> Per tutte Cass. pen., Ss.Uu., 29 maggio 2008 (dep. 28 ottobre 2008), n. 40049, in *DeJure*. La posizione della giurisprudenza rievoca l'annosa questione concernente l'identità della nozione di fatto per il diritto sostanziale e processuale: senza prendere alcuna posizione su un tema che meriterebbe ben altro spazio, ci limitiamo a ricordare come il concetto di fatto consolidatosi sul versante processuale risente inevitabilmente della funzione che esso è chiamato a esprimere in tale contesto, ossia quella di accertamento. Ne discende una nozione di fatto – per così dire – grezza, corrispondente all'insieme degli elementi materiali (cd. *corpus delicti*), l'accertamento dei quali costituisce il primo gradino del procedimento logico-inferenziale teso a sussumere l'accadimento concreto in una o più fattispecie: così PAGLIARO, *Fatto (dir. proc. pen.)*, in *Enc. dir.*, XVI, Giuffrè, 1967, 961 s.; sul punto cfr. anche GARGANI, *Dal corpus delicti al Tatbestand*, Giuffrè, 1997, 516 ss.

dell'altra dicitura non è ovviamente priva di conseguenze, poiché solo la formula di assoluzione più ampia farà stato nell'eventuale giudizio civile di danno ai sensi dell'art. 652 c.p.p., ostacolando le pretese risarcitorie del danneggiato.

In ogni caso, anche a prescindere dal rapporto tra giurisdizioni e dall'efficacia paralizzante della formula "il fatto non sussiste", che è stata progressivamente scalfità dalla giurisprudenza più recente<sup>42</sup>, la circostanza che la condotta lesiva del soggetto minorato, a determinate condizioni, non si ponga in contrasto con un parametro di diligenza, dovrebbe essere tenuta in debito conto dal giudice civile se si muove dalla prospettiva, da più parti condivisa, che l'art. 2054 c.c. non introduca un'ipotesi di responsabilità oggettiva – nella quale, dunque, il profilo della colpa è influente – ma si limiti a prevedere, secondo il paradigma della responsabilità "aggravata" o per colpa presunta, un'inversione dell'onere probatorio<sup>43</sup>.

L'esito raggiunto, che *prima facie* può destare qualche perplessità, non sembra poi così sconcertante sul piano sistematico, se correttamente contestualizzato.

In primo luogo, come già anticipato, la soluzione deve essere circoscritta a tutte le situazioni in cui emerge uno scarto decisivo tra le capacità dell'agente generale e quelle proprie dell'agente speciale. Si tratta di casi in cui tra la manifestazione del pericolo e la sua eventuale concretizzazione corre un lasso di tempo così breve da non consentire all'agente speciale l'attivazione di maggiori cautele idonee a garantire un contenimento del rischio quantitativamente simile a quello raggiungibile dall'agente comune. Siamo dunque ben lungi dall'affermare che la pretesa di diligenza è generalmente, ossia in tutte le circostanze della guida, meno rigorosa con riferimento a tale classe di soggetti.

---

<sup>42</sup> Si veda da ultimo Cass. civ. Sez. III, 9 dicembre 2015 (dep. 21 aprile 2016), n. 8035, in *DeJure*: « l'assoluzione dell'imputato secondo la formula "perché il fatto non sussiste" non preclude la possibilità di pervenire, nel giudizio di risarcimento dei danni intentato a carico dello stesso, all'affermazione della sua responsabilità civile, considerato il diverso atteggiarsi, in tale ambito, sia dell'elemento della colpa che delle modalità di accertamento del nesso di causalità di materiale ».

<sup>43</sup> Per tutti BIANCA, *La responsabilità*, cit., 757 ss.; in giurisprudenza si veda Cass. civ., Sez. VI-3, ord. 11 ottobre 2016 (dep. 16 febbraio 2017), n. 4130, in *DeJure*, a tenore della quale « la presunzione stabilita dal secondo comma dell'art. 2054 c.c. non configura a carico del conducente una ipotesi di responsabilità oggettiva, ma una responsabilità presunta da cui il medesimo può liberarsi esclusivamente dando la prova di aver fatto tutto il possibile per evitare il danno, da intendersi nel senso di dover dimostrare l'impossibilità o la diligenza massima, bensì di avere osservato, nei limiti della normale diligenza, un comportamento esente da colpa e conforme alle regole del codice della strada, da valutarsi dal giudice con riferimento alle circostanze del caso concreto ». *Contra* SCOGNAMIGLIO, *Responsabilità civile e danno*, Giappichelli, 2010, 127 ss., il quale nega che la fattispecie di cui all'art. 2054 sia riconducibile a paradigma della colpa.

Inoltre, nei limiti delle riferite situazioni eccezionali, l'abbassamento dello standard comportamentale – e il contestuale ampliamento dei margini del rischio tollerato – è possibile solo se esso si mantiene fino al limite scrutinato e assentito dall'autorità amministrativa. Ciò significa che anche qualora il deficit fisico sia stato valutato come stabile e non suscettibile di aggravamento<sup>44</sup> e nondimeno esso cagioni una diminuzione delle capacità fisiche del conducente, costui non potrà invocare a suo favore l'abilitazione ottenuta, atteso che quest'ultima cristallizza il giudizio di liceità della condotta a un determinato livello di idoneità, al di sotto del quale il soggetto deve astenersi dalla guida. Altro e diverso discorso è se, all'opposto, il soggetto sia in grado di porre in essere una reazione più efficace rispetto a quella che dal suo agente modello di riferimento ci si poteva attendere: egli si atterrebbe come agente superiore rispetto alla categoria di riferimento (*supra*, § 2.1).

Infine, le ricadute sul piano civilistico del ristoro non sembrano poi così aberranti. Al di là della questione relativa all'efficacia del giudicato penale nel giudizio civile di danno, anche la responsabilità aquiliana richiede come requisito minimo la colpa del danneggiante, che non è certo presente in una condotta autorizzata, al cui autore non può essere rimproverata alcuna negligenza. Tralasciando i delicati problemi relativi all'identità tra colpa civile e penale, non si può tuttavia omettere di considerare che, pur nel quadro della speciale forma di responsabilità delineata dall'art. 2054 c.c., il limite è costituito dalla inesigibilità della condotta idonea a evitare l'evento<sup>45</sup>. Se questa condotta non è esigibile, non già dall'agente concreto, ma neanche dall'agente modello rappresentativo della sua cerchia, allora a venir meno sarà l'intera struttura dell'illecito.

Confinata in questi margini, la conclusione raggiunta differisce notevolmente da quella cui approdano coloro che invocano una generale parcellizzazione dell'agente modello in ragione della semplice considerazione di caratteristiche psico-fisiche comuni a una cerchia di soggetti. Proprio per questo motivo preme precisare che la soluzione appena elaborata per il soggetto minorato non può essere tenuta ferma per giustificare una diversificazione dell'agente modello che tenga conto del criterio dell'età anagrafica, perché tale criterio è molto meno suscettibile di generalizzazioni rispetto a quello costi-

---

<sup>44</sup> Il già richiamato art. 119 co. 4 lett. a del c.d.s. pretende che « la commissione medica locale certifichi che il conducente presenti situazioni di mutilazione o minorazione fisica stabilizzate e non suscettibili di aggravamento né di modifica delle prescrizioni o delle limitazioni in atto ».

<sup>45</sup> Così NUVOLONE, *Colpa civile e colpa penale*, in *Trent'anni di diritto e procedura penale*, I, Cedam, 1969, 701 s.

tuito dall'invalidità: chi stabilisce quali sono i tempi di percezione e di reazione di un ottantenne e come si fa a distinguerli da quelli di un settantenne? Potrebbe replicarsi che anche il livello di minorazione fisica è un dato difficilmente idoneo a individuare categorie di soggetti perfettamente identici per capacità motorie: un malfunzionamento degli arti può essere più o meno invalidante a seconda dell'entità, della genesi, della intensità e degli effetti<sup>46</sup>.

Il vero dato discriminante tra le due situazioni esemplificate – minorati fisici e anziani – è dunque da rintracciare nella diversa regolamentazione dell'attività. Come si è già visto, l'abilitazione alla guida dei minorati e dei mutilati è sottoposta a un regime autorizzatorio piuttosto stringente, il quale giustifica la conclusione che il legislatore intende configurare un parametro comportamentale che, solo nelle già esaminate situazioni straordinarie, non sia in grado di fronteggiare il rischio nella stessa misura dell'agente comune<sup>47</sup>.

Detto altrimenti, la difficoltà di ricostruire una o più sottoclassi di “conducente minorato”, stante l'impossibilità di selezionare alcune caratteristiche generalizzabili, non impedisce di fissare uno standard obiettivo di diligenza fondato sulla considerazione delle caratteristiche del singolo, quando sia lo stesso legislatore a consentire tale abbassamento subordinandolo a una valutazione delle prestazioni erogabili dal medesimo<sup>48</sup>. Si può anche dire che qui assistiamo a una frammentazione dell'agente modello o a una riduzione del divario tra lo stesso e l'agente concreto, sebbene contenuta nelle situazioni e nei limiti sopra richiamati: quel che conta è tener fermo il principio che, laddove sia intervenuta un'autorizzazione, il soggetto che si muova all'interno dei confini da questa tracciati non versa in colpa.

---

<sup>46</sup> Analogamente FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 279.

<sup>47</sup> « È la stessa autorizzazione che vale infatti a costruire un dato gruppo sociale, solitamente ristretto a una cerchia limitata di soggetti che abbiano dato prova – magari con un esame – della loro familiarità col pericolo consentito, e della loro attitudine a fronteggiarlo adeguatamente »: così MARINUCCI, *La colpa*, cit., 212.

<sup>48</sup> In tal senso FORTI, *Colpa ed evento*, cit., 289 s., secondo cui « se il soggetto si trova in possesso di capacità o cognizioni inferiori rispetto al suo modello, potrà agire [...] quando l'inserimento in un circolo di rapporti generale, pur in assenza delle capacità o cognizioni corrispondenti, sia consentito sulla base di disposizioni di legge e, dunque, abbia un fondamento normativo, (è il caso ad es. delle patenti di guida speciali per soggetti portatori di determinati *handicap*) tale da costituire una figura modello più ristretta rispetto a quella generale »; cfr. M. MANTOVANI, *Colpa e preterintenzione*, cit., 210 s.

#### 4. La misura soggettiva della colpa tra esclusione della colpevolezza e quantificazione della sanzione

La tendenziale spersonalizzazione del dovere di diligenza al livello oggettivo, alla quale ci siamo finora orientati, fa refluire sul piano della colpevolezza colposa le istanze di personalizzazione del rimprovero. Su questo terreno l'indagine deve preliminarmente muovere dall'individuazione dei fattori in grado di escludere la colpevolezza e dunque l'imputazione dell'evento e delle condizioni alle quali gli stessi assumono rilevanza a tal fine. In un secondo momento, si tratta di comprendere che ruolo giocano i medesimi fattori quando, lungi dall'elidere la colpevolezza colposa e dunque mandare esente il soggetto da ogni conseguenza, assumono una valenza meramente "interna" nella graduazione della risposta sanzionatoria.

Con riferimento al primo profilo, tradizionalmente sono ritenute rilevanti le caratteristiche psicofisiche dell'agente, il suo grado di conoscenze e di abilità, la sua maturazione intellettuale, non anche fattori legati a mancanze caratteriali quali la distrazione, la superficialità, la noncuranza<sup>49</sup>. Oltre a connotati permanenti della persona, come quelli appena elencati, possono essere apprezzate anche condizioni momentanee, quali uno stato patologico, la stanchezza, lo stato di agitazione, una situazione di *shock* emotivo<sup>50</sup>; di converso, si ritiene che non possa giovare lo stato di alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di alcool o di stupefacenti. Si tenga bene a mente la distinzione, appena tracciata, tra caratteristiche della persona e condizioni temporanee: la differenza si rivelerà di estrema importanza nel prosieguo della trattazione.

L'elencazione riferita, riportata pressoché ugualmente nella manualistica e nei commentari, appare tuttavia il frutto di una eccessiva e poco meditata semplificazione del problema, che non tiene in debita considerazione la stessa morfologia del reato colposo.

---

<sup>49</sup> Per tale catalogo, seppur con varie sfumature, si vedano a titolo esemplificativo: FIANDACA-MUSCO, *Pt. gen.*, cit., 601; MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *Manuale*, cit., 372 s., i quali si segnalano per il fatto di non attribuire alcuna rilevanza alle conoscenze, all'esperienza e alle condizioni psico-fisiche dell'agente, ma solo alle sue menomazioni fisiche; PULITANÒ, *Diritto penale*, cit., 315; ROMANO, *Commentario*, cit., 468; CANESTRARI-CORNACCHIA-DE SIMONE, *Parte generale*, cit., 493; nella letteratura d'oltralpe JESCHECK-WEIGEND, *Lehrbuch*, cit., 594 s.; BURGSTALLER, *Das Fahrlässigkeitsdelikt*, cit., 190; HERZBERG, *Die Schuld beim Fahrlässigkeitsdelikt*, in *Jura*, 1984, 413.

<sup>50</sup> Per questa specificazione relativa alle condizioni momentanee si segnalano MAURACH-GÖSSEL-ZIPF, *Allgemeiner Teil*, cit., 264, e PALAZZO, *Corso*, cit., 460.

Anzitutto, una distinzione fondata solo sul carattere qualitativo dei fattori che impediscono al soggetto di adempiere la pretesa di diligenza non appare corretta: il costante riferimento alla coppia concettuale su richiamata – caratteristiche e condizioni che scusano o mitigano il rimprovero da un lato e che lo aggravano dall'altro – corre il rischio di evocare valutazioni moraleggianti<sup>51</sup>, sulle quali, pertanto, non potrà mai registrarsi omogeneità di vedute<sup>52</sup>.

Inoltre, una selezione poggiante su parametri valoriali mette indebitamente in ombra la colonna portante del reato colposo, costituita dalla prevedibilità del fatto.

Alcune esemplificazioni possono prontamente evidenziare la validità dei due rilievi critici.

Se si guarda alle (in)capacità psico-fisiche, ci si avvede subito che in alcune situazioni esse sono ben lungi dall'escludere, o anche solo dal mitigare, il rimprovero mosso all'agente.

Si pensi a colui che, impossibilitato a guidare per via di una ingessatura del braccio destro, si metta al volante per motivi futili, ad esempio per recarsi allo stadio per assistere a una partita quando potrebbe ugualmente raggiungerlo con i mezzi pubblici, pur impiegando il doppio del tempo.

Al contempo, anche disposizioni caratteriali o condizioni momentanee, come l'ebbrezza, solitamente percepite "negativamente" e meritevoli di disapprovazione, in certi contesti situazionali possono condurre a un'esenzione del soggetto da ogni responsabilità.

È l'ipotesi di colui che, dopo aver bevuto durante una cena nell'isolata casa di montagna della fidanzata, si trovi a dover condurre quest'ultima, in preda ad uno *shock* anafilattico, al più vicino pronto soccorso, stante la momentanea indisponibilità di ambulanze.

Si può replicare che qui il conducente va esente da ogni conseguenza non per via della sua situazione di ridotta capacità di stare alla guida, ma per un'esclusione dell'illecito già sul terreno dell'antigiuridicità, stante la sussistenza dello stato di necessità o, qualora si inquadri quest'ultimo istituto nella categoria delle scusanti, sul terreno

---

<sup>51</sup> Per tale appunto anche CANEPA, *L'imputazione soggettiva*, cit., 171.

<sup>52</sup> Si veda in proposito la nota 49.

della colpevolezza: in ogni caso prescindendo da una valutazione “positiva”, in chiave scusante, della sua condizione di ebbrezza. Nondimeno, le due esemplificazioni addotte dimostrano che non si può tracciare una linea netta di divisione qualitativa tra caratteristiche, rilevanti e non, ai fini del giudizio di attribuibilità soggettiva dell’evento, anche perché, evitando una loro considerazione isolata, l’interprete deve operare una contestualizzazione delle medesime nella complessiva vicenda delittuosa.

In questa prospettiva, l’interrogativo fondamentale in sede di apprezzamento della colpevolezza colposa concerne dunque non il tipo di fattore incidente sulle capacità del singolo di prevedere e evitare il fatto, la sua direzionalità “positiva” o “negativa” secondo una scala etico-sociale, bensì la duplice circostanza che l’intervento di tale fattore sia stato previsto o prevedibile, nel momento immediatamente precedente a quello in cui la negligenza tenuta ha innescato irreversibilmente la serie causale sfociante nell’evento lesivo, e che tale previsione o prevedibilità abbia determinato l’agente ad astenersi dall’attività o ad adottare contromisure in grado di prevenire l’incidenza del fattore inabilitante<sup>53</sup>.

Se un conducente cagiona un sinistro a causa di un improvviso e imprevedibile malessere all’avambraccio sinistro, quantomeno ai fini dell’*an* del rimprovero, non è dunque di alcuna utilità sondare se tale malessere è dovuto agli estenuanti ritmi di lavoro o a un utilizzo smodato dell’arto durante le partite di tennis. Occorre invece comprendere se l’accadimento sia stato da lui rappresentabile in base alla percezione delle sue condizioni fisiche: in tale eventualità non vi sarà alcuno spazio per il disconoscimento di una responsabilità colposa.

Sorge a questo punto il quesito se esiste un autonomo spazio, concettuale e operativo, nel quale la colpevolezza colposa possa svolgere il ruolo di un’autonoma e generale efficacia scusante.

---

<sup>53</sup> Il rapporto tra incapacità di conformarsi alla misura di diligenza richiesta e rappresentabilità di questa condizione non appare sufficientemente approfondito dalla letteratura: cenni in ROXIN, *Strafrecht*, cit., 1082 s.; GROPP, *Strafrecht*, cit., 541; JESCHECK-WEIGEND, *Lehrbuch*, cit., 595; CASTRONUOVO, *La colpa penale*, cit., 601; MANTOVANI, *Pt. gen.*, cit., 341; ROMANO, *Commentario*, cit., 469. Il punto non è tuttavia eludibile, atteso che, come si vedrà a breve, la maggior parte degli Autori s’imbatte, senza offrire vie d’uscita, nel cortocircuito costituito dalla complementarità operativa tra rappresentabilità del fattore inabilitante, e dunque colpa (per assunzione), da un lato, e non rappresentabilità, dunque caso fortuito, dall’altro.

La risposta sembra a tutta prima negativa; anche nel caso in cui fosse affermativa, comunque, questo spazio sarebbe destinato a farsi strada con estrema difficoltà tra gli altri istituti del sistema. A riprova di quanto detto è opportuno gettare uno sguardo alle soluzioni elaborate per l'inquadramento di un fenomeno ricorrente nella casistica della circolazione stradale: il malore alla guida.

*4.1. Un'applicazione: il malore improvviso. Conclusione sull'inoperatività di un concetto generale di colpevolezza colposa nel senso di escludere la responsabilità dell'autore*

Prima di mettere a fuoco la tematica, è necessaria una precisazione di carattere semantico. L'elaborazione giurisprudenziale relativa al malore alla guida è fiorita intorno a un'accezione del fenomeno quantitativamente e qualitativamente connotata da una certa intensità, tale da porre il soggetto in stato di ottundimento o comunque di grave indebolimento delle facoltà sensoriali e intellettive. Questa premessa consente di comprendere perché, in un primo momento, la soluzione sia stata orientata verso un inquadramento del malore come circostanza idonea a escludere l'imputabilità e perché, anche in seguito, si sia continuato a considerare il malore, seppur solo a fini descrittivi, come un'infermità in grado di escludere la capacità di intendere e di volere, secondo il tenore dell'art. 88 c.p.

A nostro avviso tale ordine di vedute si appalesa riduttivo, per la semplice constatazione che il malore improvviso, pur quando non pone il malcapitato in stato di incapacità, ne può compromettere le abilità psico-fisiche in modo sufficiente da impedirgli di rispondere efficacemente alla pretesa di diligenza: si pensi a un crampo al polpaccio destro, che ostacola il corretto utilizzo dei pedali. Anche siffatti accadimenti, se imprevedibili e imponderabili, devono essere tenuti in debita considerazione ai fini dell'esclusione della responsabilità del soggetto. Prima di addivenire a una conclusione sul punto è però opportuno prendere le mosse dalla rassegna degli orientamenti maturati in giurisprudenza.

Secondo l'impostazione più datata, il malore sarebbe riconducibile alla nozione di caso fortuito, sempre che esso presenti i caratteri dell'imponderabilità e

dell'imprevedibilità, in quanto non ricollegabile ad uno stato patologico preesistente e dunque noto al soggetto; a ciò si aggiungeva sovente che, essendo il caso fortuito una causa di esclusione della punibilità, questa dovesse essere provata dall'imputato che lo invocasse<sup>54</sup>. Proprio per scongiurare tale ricaduta di carattere processuale, un indirizzo coevo a quello appena riferito inquadrava il malore improvviso nella prospettiva dell'assenza di imputabilità, della cui prova non doveva farsi carico l'imputato, al quale spettava al più allegarla<sup>55</sup>. A comporre il contrasto sono intervenute le Sezioni Unite, le quali, disattendendo entrambi gli orientamenti, hanno adottato la soluzione facente leva sull'assenza di *suitas*, ravvisando nel malore improvviso una condizione patologica che, pur riconducibile astrattamente alla previsione dell'art. 88 c.p., non incide (solo) sulle potenzialità intellettive e volitive del soggetto escludendone l'imputabilità ma, con la perdita o il grave perturbamento della coscienza, spezza il collegamento tra il comportamento del soggetto medesimo e le funzioni psichiche che allo stesso presiedono, determinando così « movimenti o stati di inerzia corporei inconsapevoli ed automatici, cioè privi dei caratteri tipici della condotta, secondo lo schema dell'art. 42 c.p. »<sup>56</sup>. A tale *dictum* si è poi conformata la giurisprudenza successiva<sup>57</sup>.

È sicuramente da condividere la soluzione fatta propria dalle Sezioni Unite con riferimento al malore incapacitante, anche perché la stessa sembra recepire integralmente l'autorevole impostazione dottrinale che ravvisa nell'esclusione della *suitas* la valvola di sfogo di tutte le « circostanze anormali interne » all'agente in grado di precuderli « il potenziale intervento regolatore della coscienza e della volontà »<sup>58</sup>. Qualche perplessità suscita invece la scelta di accantonare definitivamente la categoria del caso fortuito. Come anticipato, questa estromissione consegue all'accoglimento di una nozione estremamente circoscritta dal punto di vista qualitativo e quantitativo (e dunque parziale) di malore, integralmente riconducibile nell'alveo di operatività dell'art. 42; tale pregiudi-

<sup>54</sup> A titolo esemplificativo si vedano Cass. pen., Sez. IV, 26 gennaio 1989 (dep. 13 aprile 1989), n. 3789, in *Riv. pen.*, 1979, 592 s.; Id., Sez. IV, 3 maggio 1979 (dep. 7 dicembre 1979), n. 10529, *ivi*, 1980, 370; Id., Sez. IV, 3 ottobre 1979 (dep. 2 febbraio 1980), n. 1415, *ibidem*, 218 s.

<sup>55</sup> Cass. pen. Sez. IV, 12 luglio 1978, in *Giust. pen.*, 1979, III, 543 ss.; Id., Sez. IV, 25 gennaio 1974, in *Cass. pen.*, 1975, 1084.

<sup>56</sup> Cass. pen., Ss.Uu., 14 giugno 1980 (dep. 17 novembre 1980), n. 12093, in *Cass. pen.*, 1981, 172 ss., con nota di PADOVANI, *Una rimediazione giurisprudenziale sulla coscienza e volontà della condotta nel reato colposo*, 497 ss.

<sup>57</sup> Cass. pen., Sez. IV, 14 febbraio 2013 (dep. 26 febbraio 2013), n. 9172, in *Dir. pen. proc.*, 2013, 1052 ss., con nota adesiva di CALCAGNO, *Malore improvviso: quid iuris? Analisi di un rapporto sistematico controverso*; cfr. Trib. Firenze, Sez. I, 18 giugno 2012 (dep. 15 novembre 2012), in *DeJure*.

<sup>58</sup> MARINUCCI, *Il reato come azione*, cit., 226.

ziale, tuttavia, non coglie il fenomeno nella sua variabilità e dunque graduabilità empirica. Peraltro, la lettura restrittiva non risponde neanche a un'esigenza di coerenza rispetto a una (inesistente) nozione di malore elaborata dalla letteratura scientifica o medico-legale.

A nostro avviso, i due istituti della *suitas* e del caso fortuito possono dialogare in maniera complementare al fine di garantire l'integrale inquadramento della casistica in esame: si tratta semplicemente di distinguere le situazioni<sup>59</sup>. Se il fortuito è la risultante dell'intersezione di un fattore imprevedibile su una condotta umana, esso si attaglierà bene a quelle situazioni in cui il malore imprevedibile, lungi dal porre in stato di incapacità totale il soggetto, ad esempio mediante uno svenimento, ne altera sensibilmente le capacità psicofisiche: è il caso del crampo addotto in precedenza<sup>60</sup>. Diversamente, laddove il malore assuma una consistenza tale da porre nel nulla il dominio del soggetto sulle proprie abilità psico-motorie, esso andrà correttamente ad escludere la riferibilità della stessa azione al soggetto ai sensi dell'art. 42 c.p. In definitiva, la rilevanza del malore non può essere apprezzata diversamente – se non a fini classificatori, nei termini in cui si è appena detto – a seconda che esso provochi uno stato di incapacità o meno: quello che conta, per escludere l'addebito a titolo di colpa, è stabilire se tale imprevedibile accadimento ha inciso o no sulla materiale possibilità dell'agente di attivare precauzioni idonee a scongiurare l'evento lesivo.

Riportando la problematica sul piano generale, la casistica sul malore improvviso dimostra che la considerazione di fattori attinenti alla persona dell'autore, che inibiscono la prevedibilità e/o l'evitabilità dell'evento lesivo, trova un'adeguata sistemazione concettuale mediante il ricorso ad altri istituti, senza la necessità di evocare una generale categoria di colpevolezza colposa in funzione di esclusione della responsabilità<sup>61</sup>. Alcuni di tali istituti operano proprio sul piano della stessa colpevolezza colposa, almeno se-

---

<sup>59</sup> È lo stesso MARINUCCI, *op. ult. cit.*, che ravvisa negli artt. 42 e 45 gli strumenti tramite i quali assegnare rilevanza a tutte le "circostanze anomale" in grado di incidere sulle possibilità dell'agente di adempiere alla pretesa cautelare. L'Autore non individua tuttavia i tratti differenziali del caso fortuito, che si caratterizza pur sempre per la presenza di un'azione cosciente e volontaria sulla quale si innesta un fattore imponderabile, rispetto alla mancanza di *suitas*. La differenza è sufficientemente focalizzata, proprio nell'ambito delle trattazioni dedicate alle scusanti nei reati colposi, in MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *Manuale*, cit., 412 s. Pur senza ulteriori approfondimenti, rileva la contiguità operativa tra le due soluzioni anche PADOVANI, *op. ult. cit.*, 500.

<sup>60</sup> Del resto, la ricorrenza del fortuito non esclude necessariamente l'esistenza dell'azione: per tutti FIAN-DACA-MUSCO, *Pt. gen.*, cit., 230.

<sup>61</sup> Sulla tassatività delle scusanti, tra gli altri, MARINUCCI-DOLCINI-GATTA, *Manuale*, cit., 409 s.; MARINUCCI, *Il reato come azione*, cit., 226.

condo gli indirizzi dottrinali più recenti: è l'ipotesi del caso fortuito<sup>62</sup> che, oculatamente applicato, potrebbe rendere risultati soddisfacenti nelle problematiche in analisi, anche vincendo le resistenze finora incontrate in giurisprudenza<sup>63</sup>.

Al di fuori dei casi di operatività del fortuito, ovvero di un fattore imprevedibile (quale il malore improvviso) che esclude la rimproverabilità del soggetto, quest'ultimo ha davanti a sé due possibilità per andare esente da ogni addebito: neutralizzare in qualche modo (ad esempio mediante l'assunzione di farmaci) l'attivazione del fattore che lo distoglie dalla possibilità di adeguarsi al parametro comportamentale o astenersi dall'attività; diversamente, ricorrerà un'ipotesi di colpa per assunzione. Non è un caso, proprio a dimostrazione dell'estrema contiguità tra le due aree tematiche, che la manualistica sovente affronti o accenni la tematica della colpa per assunzione a ridosso della trattazione della misura soggettiva della colpa o comunque della individualizzazione del rimprovero<sup>64</sup>, senza però poi darsi carico di approfondire ulteriormente il perimetro operativo delle due nozioni.

Se, dunque, l'efficacia scusante dei fattori che incidono sulla capacità del soggetto di adeguarsi alla cautela richiesta è legata alla loro prevedibilità, ne discende che su questo terreno assumerà una rilevanza decisiva la distinzione tra caratteristiche congenite della persona e condizioni psicofisiche momentanee: è evidente che con riferimento alle prime sarà molto difficile provare la imprevedibilità da parte del soggetto, a meno che si tratti di connotati la cui incidenza negativa sulle abilità dell'agente non era mai stata sperimentata in precedenza né in altro modo era conoscibile.

---

<sup>62</sup> Per tale inquadramento si veda FIANDACA, *Caso fortuito*, cit., 110 s. Nello stesso senso anche PALAZZO, *Corso*, cit., 459: « i fattori che, presenti nella situazione concreta, abbiano impedito la riconoscibilità del pericolo o la conoscibilità della regola cautelare ovvero la possibilità del comportamento conforme, sono riconducibili al concetto di caso fortuito come causa di esclusione della colpevolezza ». Occorre tuttavia segnalare che l'Autore non esaurisce nel caso fortuito l'operatività della colpevolezza colposa in chiave scusante ma propone, in sede di valutazione della colpevolezza stessa, l'edificazione di un secondo agente modello, più aderente all'agente concreto rispetto a quello utilizzato in sede di misura oggettiva, nel quale includere le caratteristiche e le condizioni del reo suscettibili di una valutazione positiva. Dalla prospettiva di questo ulteriore agente modello andrebbe nuovamente apprezzata l'esigibilità della diligenza richiesta, in mancanza della quale il soggetto risulterebbe esente da ogni rimprovero (461). Con riferimento a tale duplice valenza dell'agente modello si vedano anche FORTI, *Colpa*, in *Dizionario di diritto pubblico*, diretto da Cassese, Giuffrè, 2006, 955; CAPUTO, *Colpa penale del medico*, cit., 88. Per una peculiare valorizzazione del caso fortuito come limite della responsabilità a titolo di colpa specifica si veda GALLO, *L'elemento psicologico*, cit., 170 ss.

<sup>63</sup> Criticamente su quest'ultimo punto, con specifico riferimento ai sinistri stradali, GREGORI, *Caso fortuito*, cit., 5.

<sup>64</sup> Così PULITANÒ, *Diritto penale*, cit., 315; PALAZZO, *Corso*, cit., 461; PADOVANI, *Diritto penale*, cit., 257; DE FRANCESCO, *Diritto penale*, cit., 436. Per analogo ordine espositivo nella manualistica d'oltralpe si veda KÜHL, *Strafrecht*, cit., 627 s.

Tentando di sintetizzare con un'immagine grafica, si può pensare alla colpevolezza colposa, intesa come elemento del reato in grado di incidere sull'*an* della sua punibilità, come un insieme costituito da due sottoinsiemi, rappresentati rispettivamente dal caso fortuito – o imprevedibilità –, cui fa da contraltare la colpa per assunzione quando l'intervento del fattore ostacolante l'ottemperanza del precetto cautelare sia previsto o prevedibile, e dalle scusanti legalmente riconosciute, nel quale non residuano ulteriori spazi che non siano riconducibili a una di queste due aree.

La soluzione riferita recupera dunque al dibattito la categoria della prevedibilità e impianta su di essa ogni valutazione attinente all'*an* della penale responsabilità del soggetto. La prospettiva così muta radicalmente: occorre chiedersi non più se nella costruzione dell'agente modello vada incluso il fattore personale che ha ostacolato l'assolvimento dell'obbligo di diligenza o se comunque lo stesso escluda la colpevolezza colposa, ma se l'efficacia di tale fattore sia stata prevista o prevedibile. Va da sé che tale prevedibilità non va apprezzata alla stregua delle caratteristiche personali del soggetto, bensì sempre secondo il metro dell'agente modello proprio della classe nella quale l'autore si iscrive.

Depurata dunque dalle ipotesi di imprevedibilità, che sono attratte nell'orbita del caso fortuito, e da quelle nelle quali, pur sussistendo la previsione o la prevedibilità dell'evento, ricorre una scusante legalmente riconosciuta (si pensi allo stato di necessità, già esemplificato in precedenza, o all'ordine illegittimo ma insindacabile del superiore), rimane da vedere se la dimensione soggettiva della colpa mantiene un possibile margine di operatività, sempre in chiave scusante, nelle situazioni di inevitabilità soggettiva del fatto. Anche su questo terreno la risposta è destinata ad essere negativa.

Fuori dai casi in cui l'inevitabilità è dovuta all'intervento di fattori inabilitanti imprevedibili, che abbiamo appena affrontato, riconducendoli nel caso fortuito, le ipotesi residue sono due. Se l'inevitabilità è "oggettiva", nel senso che l'agente modello di riferimento non sarebbe riuscito a scongiurare l'evento, allora il nodo si scioglie già a livello di tipicità<sup>65</sup>. Se, al contrario, l'agente concreto ha fallito dove l'agente modello sarebbe riuscito, in assenza dei presupposti che facciano scattare l'operatività di altri istituti

---

<sup>65</sup> La collocazione dell'inevitabilità esclusivamente sul piano dell'illecito incontra il favore dei teorici dell'individualizzazione della misura della diligenza: in questo senso si esprime CANEPA, *L'imputazione soggettiva*, cit., 152 ss., 205, che parla del giudizio di evitabilità soggettiva come di una valutazione "connotata soggettivamente ma ancora impersonale".

in grado di paralizzare il rimprovero (scusanti, scriminanti), non ci pare residui spazio per un'esclusione dell'addebito all'agente<sup>66</sup>. Una soluzione diversa comporterebbe uno scivolamento della nozione di inevitabilità verso quella di difficile evitabilità: è evidente però che questo ragionamento equivale a un'arbitraria estromissione della colpa lieve dal raggio della punibilità<sup>67</sup>.

#### 4.2. Il ruolo della colpevolezza colposa nella dosimetria sanzionatoria

Negata dunque un'autonoma e generale efficacia scusante alla categoria della colpevolezza colposa, al di fuori dei casi in cui essa opera declinandosi in istituti tipizzati, rimane da vedere come la stessa rilevi nel momento della graduazione della sanzione.

Le brevi considerazioni cui ci accingiamo attengono a un'area tematica nella quale convergono due istituti abbastanza trascurati nella prassi delle corti. Se la giurisprudenza non mostra particolare considerazione per la dimensione soggettiva del reato colposo<sup>68</sup>, la tematica della commisurazione della pena incontra una indifferenza non minore, attesa la diffusa inclinazione a irrogare pene prossime ai minimi edittali, senza l'impiego di un particolare sforzo motivazionale nella ponderazione degli indici contenuti nell'art. 133<sup>69</sup>. Nondimeno, è possibile tracciare alcune coordinate alle quali l'interprete dovrebbe attenersi, pur in un terreno inevitabilmente connotato da una forte componente di discrezionalità.

Tralasciando la divergenza della condotta dallo standard cautelare e l'evitabilità dell'evento, che si collocano evidentemente sul versante oggettivo del reato colposo, gli indici propri di quest'ultimo che, attestandosi al livello di colpevolezza, giocano un ruolo nella dosimetria sanzionatoria sono: il *quantum* di prevedibilità, il *quantum* di esigibi-

---

<sup>66</sup> Diversamente CASTRONUOVO, *La colpa "penale". Misura soggettiva e colpa grave*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, 1750 ss., individua un ampio catalogo di fattori che, travalicando le ipotesi di scusanti legalmente tipizzata, sarebbero idonei a escludere l'addebito colposo sul terreno della colpevolezza.

<sup>67</sup> Espressamente CANEPA, *L'imputazione soggettiva*, cit., 206 (in nota). Cfr., anche se non in maniera esplicita, DONINI, *L'elemento soggettivo della colpa*, cit., 149, al quale si rinvia anche per i riferimenti in merito alla depenalizzazione della colpa lieve (154 ss.). Sul quest'ultimo punto, con specifico riferimento ai delitti colposi stradali, si veda MAURACH-SCHROEDER-MAIWALD, *Strafrecht, Besonderer Teil, I, Straftaten gegen Persönlichkeits- und Vermögenswerte*, C.F. Müller, 2009<sup>10</sup>, 66.

<sup>68</sup> Per tutti CASTRONUOVO, *La colpa "penale". Misura soggettiva e colpa grave*, cit., 1725 ss., il quale analizza casi giurisprudenziali particolarmente espressivi di tale atteggiamento (1745 ss.).

<sup>69</sup> Per tale notazione critica, tra gli altri, ROMANO-GRASSO, *Art. 85-149*, cit., 357.

lità della condotta doverosa (da parte dell'agente concreto) e gli eventuali motivi che hanno indotto l'agente a disattendere la cautela prescritta<sup>70</sup>.

I primi due indici non comportano particolari problemi. Si tratta di comprendere se, per rappresentarsi l'evento lesivo, l'agente concreto avrebbe dovuto porre in essere uno sforzo cognitivo notevole o semplicemente utilizzare degli accorgimenti minimi. Parimenti, occorrerà distinguere i casi in cui la condotta doverosa avrebbe richiesto un impegno psico-fisico particolarmente gravoso da quelli nei quali sarebbe stata sufficiente l'attivazione di comuni abilità.

Tuttavia, ci sembra che rilevino in qualche misura, in sede di graduazione della colpevolezza colposa, anche i fattori che hanno causato la divergenza dallo standard di comportamento, ossia le ragioni che hanno inciso, in senso negativo, sulla prevedibilità e sulla evitabilità dell'evento stesso. Si tratta – e la precisazione non appare futile – di un concetto ben distinto dai motivi che hanno ispirato la condotta colposa.

Il confine tra le due nozioni è molto labile ma va tenuto fermo<sup>71</sup>: i fattori, legati alle abilità e alle condizioni del reo, a causa dei quali il medesimo non si è conformato alla pretesa cautelare, sono connotati necessariamente presenti, anche se non sempre rilevabili (si pensi a uno stato di parziale incapacità fisica o psichica, alla sonnolenza o anche solo alla distrazione); la motivazione della condotta stessa invece non è un dato necessariamente presente nella vicenda criminosa, come a breve si dirà.

Partendo dalle ragioni della mancata prevedibilità o della mancata evitabilità, è evidente che su questo crinale della valutazione rientra in gioco quella distinzione qualitativa, cui prima si accennava, tra caratteristiche che possono, se non giustificare, rendere meno biasimevole il reato secondo un metro di valutazione etico-sociale. In questo

---

<sup>70</sup> Particolarmente analitica è in tal senso la ricostruzione di MANTOVANI, *Pt. gen.*, cit., 352 s. Diversamente PADOVANI, *Il grado della colpa*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1969, 887 ss., considera rilevanti in sede di commisurazione solo i parametri della divergenza, del *quantum* di esigibilità e della motivazione della condotta: l'Autore estromette completamente dal raggio della valutazione la prevedibilità soggettiva, assegnando ad essa un ruolo in sede di individuazione della diligenza dovuta e dunque già sul terreno dell'illecito (878).

<sup>71</sup> Diversamente, ci sembra che GOISIS, *Art. 133*, cit., sovrapponga le due nozioni: « con riferimento al delitto colposo, occorrerà valutare come motivi a delinquere le cause soggettive che, senza integrare una causa di esclusione della colpa, hanno fatto sì che l'agente si discostasse dalla condotta prescritta dalla norma cautelare ». Più in generale, la manualistica non opera alcuna differenziazione tra i due concetti: si veda ancora MANTOVANI, *op. ult. cit.*, 353. Una distinzione tra fattori che hanno causato l'inosservanza e motivi della condotta è invece presente in PADOVANI, *op. ult. cit.*, 883 ss.: tuttavia l'Autore, nell'ambito di una teorica fortemente improntata all'individualizzazione del dovere di diligenza, come già riferito, sposta completamente la rilevanza dei fattori in parola nel momento dell'edificazione della cautela doverosa, disconoscendone ogni ruolo in fase di graduazione.

frangente, dunque, può essere recuperata quella discriminazione tra *deficit* fisici, intellettivi, caratteriali, culturali, da un lato, e predisposizioni caratteriali non meritevoli di considerazione alcuna, quali l'indifferenza, la distrazione, la superficialità, dall'altro. Ovviamente va da sé che, oltre che in caratteristiche immanenti alla personalità dell'agente, tali ragioni possono risiedere, come visto in precedenza, in condizioni temporanee, quali ad esempio uno stato patologico, che opera nel senso di una mitigazione della sanzione, o, al contrario, lo stato di ebbrezza, sempre che questo non sia stato già considerato mediante l'applicazione di una circostanza aggravante perché dipendente da un tasso alcolemico superiore a 0,5 g/l. Nella valutazione dei riferiti fattori si valorizzano dunque tutte quelle caratteristiche e condizioni che, pur meritevoli di un apprezzamento positivo, nel senso di legittimare una mitigazione del carico sanzionatorio, non sono idonei a esercitare un'autonoma efficacia scusante, perché la loro incidenza sulla capacità di conformarsi alla diligenza richiesta era conosciuta o conoscibile dal soggetto: si ritorni sull'esemplificazione, già addotta, di colui che, con una fasciatura temporanea all'arto superiore destro, si mette alla guida dell'automobile per svolgere le incombenze quotidiane e a causa di tale limitazione non riesce a compiere una manovra di emergenza.

Sempre secondo una valutazione di natura qualitativa<sup>72</sup> vanno infine apprezzati i motivi che hanno indotto l'agente alla condotta incauta, nella duplice accezione di motivi e di scopi della condotta stessa: nel reato colposo, infatti, attesa l'involontarietà dell'evento, le due nozioni tendono a sovrapporsi completamente<sup>73</sup>.

Ovviamente, come anticipato, non è detto che essi siano sempre presenti nel caso concreto, atteso che l'azione e l'omissione colpose, specie nella circolazione stradale, spesso non sono sorrette da coefficienti psicologici reali ma derivano da comportamenti e gestualità automatici, assimilati con l'esperienza. Così, la fatale infrazione di un semaforo rosso può essere dovuta alla cronica disattenzione del soggetto: qui, più che un motivo, viene in rilievo un connotato caratteriale del reo. Diversamente, tale leggerezza

---

<sup>72</sup> È inevitabile che qui si adotti una chiave di valutazione di tipo etico-sociale, come avviene peraltro a proposito dei "motivi abietti e futili" di cui all'art. 61 e di quelli "di particolare valore e sociale" di cui all'art. 62: così DOLCINI, *La commisurazione della pena*, Cedam, 1979, 332 s.

<sup>73</sup> Evidenzia la difficoltà di discernere i due concetti su un piano diverso da quello teorico VENEZIANI, *Motivi e colpevolezza*, Giappichelli, 2000, 8 ss. Del resto, anche nell'ordinamento tedesco, dove la differenza tra *Beweggründe* e *Ziele* è positivizzata al § 46 del codice, gli Autori non riescono a individuare sufficienti tratti distintivi tra le due nozioni: per tutti STREE-KINZIG, § 46, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch*, cit., 782; ESCHELBACH, § 46, in Satzger-Schlukebier-Widmaier, *Strafgesetzbuch*, cit., 379.

può essere riconducibile alla fretta di raggiungere il pronto soccorso dove è appena stata condotta la figlia del conducente a seguito di un grave incidente stradale o, all'opposto, all'esigenza di non perdere il fischio d'inizio della partita di calcio della squadra del cuore: in quest'ultimo caso la motivazione va incontro a un apprezzamento di segno negativo, in quanto soccombe inevitabilmente nel bilanciamento rispetto al bene leso dalla condotta colposa.



## CAPITOLO VI

### SPUNTI DI DIRITTO COMPARATO E PROSPETTIVE *DE LEGE FERENDA*

SOMMARIO: 1. – Introduzione. 2. – L’ordinamento tedesco – 2.1. Pericolo per la circolazione stradale. – 2.2. Guida sotto l’influenza di alcolici o stupefacenti. – 2.3. Altre fattispecie: pericoloso ostacolo alla circolazione, reati di fuga e omesso soccorso, gara di veicoli. 3. – L’ordinamento portoghese. 4. – L’ordinamento spagnolo. – 5. L’ordinamento francese. – 6. Il rapporto tra le fattispecie di pericolo e i corrispondenti reati colpiti d’evento: criticità dell’assetto vigente in Italia. - 7. (Segue): possibili vie d’uscita. La tendenziale impraticabilità del modello del reato di pericolo e la necessità di implementare l’apparato sanzionatorio amministrativo.

#### **1. Introduzione**

Esaurita l’analisi delle problematiche emerse nell’approfondimento della colpa stradale, è giunto il momento di confrontarsi con le principali criticità che il sistema presenta e di svolgere alcune osservazioni, in una prospettiva *de iure condendo*, riguardo agli strumenti che possono essere adottati per implementare la tutela nel settore della circolazione stradale. In quest’ottica è opportuno, in un primo momento, gettare uno sguardo alle soluzioni normative elaborate in alcuni paesi europei; successivamente si valuteranno eventuali possibilità di riforma della disciplina vigente alla luce degli spunti offerti dall’analisi comparatistica.

In via preliminare rispetto allo sviluppo di questi intenti, occorrono però alcune precisazioni onde delimitare l'indagine ed evitare che essa trasbordi rispetto agli argini concettuali propri di una trattazione fondamentalmente incentrata sul reato colposo.

Anzitutto, per ciò che concerne lo svolgimento comparatistico, è opportuno rifuggire dalla tentazione di suggerire acriticamente la trasposizione nel nostro sistema sanzionatorio di modelli di incriminazione efficacemente adottati all'estero, e ciò essenzialmente per due motivi. In primo luogo, è ormai un dato acquisito nella scienza della comparazione che schemi normativi molto simili o addirittura identici non producono gli stessi effetti in sistemi giuridici differenti, in quanto la concreta operatività del diritto dipende da una serie di fattori attinenti sia all'apparato preposto alla sua applicazione sia, più in generale, al contesto giuridico, istituzionale e politico nel quale esso viene calato<sup>1</sup>. In secondo luogo, la difficoltà appena segnalata, consistente nella necessità di contemplare, al fine di valutare la praticabilità di una soluzione normativa in un ordinamento diverso da quello originario, tutti i fattori condizionanti il funzionamento del sistema, si acuisce ulteriormente quando si considera un settore, come quello della circolazione stradale, dove l'intervento del diritto penale è preceduto da un fitto apparato preventivo e repressivo di natura amministrativa, con il quale il primo deve giocoforza armonizzarsi. Ne discende che il giudizio circa l'efficacia di un dato assetto di incriminazione non può essere ascritto esclusivamente al diritto penale ma deve riguardare tutto

---

<sup>1</sup> Sul punto merita riportare le parole di VARANO-BARSOTTI, *La tradizione giuridica occidentale*, Giappichelli, 2010<sup>4</sup>, 17: « In primo luogo, il comparatista sa che anche se due testi normativi sono identici, non è detto che la pratica applicativa sia anch'essa identica. In altre parole, il comparatista sa che non è sufficiente, per un soddisfacente confronto e un eventuale trapianto, stare sulla superficie della *law on the books*, ma occorre spingersi a guardare attentamente anche la *law in action*. In secondo luogo, ai fini dell'adozione di una soluzione accolta in un altro ordinamento, occorre verificare da un lato se tale soluzione funziona bene nel paese che l'ha seguita, e dall'altro se può funzionare bene anche altrove senza provocare crisi di rigetto, tenuto conto delle differenze fra le strutture politiche, economiche e sociali sottostanti a ordinamenti giuridici diversi. Si parla non a caso di trapianti giuridici (*legal transplants*), i quali possono avvenire vuoi per il prestigio del modello, vuoi per le particolari relazioni politiche tra gli Stati, vuoi per la contiguità linguistica tra i sistemi, vuoi per i motivi legati ai processi di colonizzazione: come i trapianti di organi, anche i trapianti giuridici non sempre hanno esiti positivi ». Nello stesso senso TARUFFO, *Il processo civile di «civil law» e di «common law»: aspetti fondamentali*, in *Foro it.*, 2001, V, 345, per il quale « una comparazione basata solo sul raffronto tra norme esistenti in vari paesi in un certo momento è giustificabile soltanto all'interno di una cultura rigorosamente (e restrittivamente) normativistico-particolarista, e sulla base dell'idea che la cultura giuridica sarebbe mera giustapposizione di informazioni particolari che si suppone «descrivano» dati normativi (nella quale si dà per scontata una premessa assai problematica, ossia che le norme si possano descrivere). Invece, una comparazione orientata alle riforme implica la considerazione dell'effettivo funzionamento dei sistemi e degli istituti, delle sottostanti scelte di politica del diritto, degli orientamenti della prassi e dei principi generali che fondano la validità e l'effettività degli ordinamenti posti a confronto ».

lo strumentario sanzionatorio nel suo complesso, non solo nella sua astratta configurazione ma anche nella sua concreta operatività.

Ovviamente, tenuto conto dell'oggetto di questo lavoro, non è possibile addentrarci nell'esame delle sanzioni amministrative poste a presidio della sicurezza stradale; nondimeno sarà opportuno svolgere qualche considerazione circa il coordinamento di tale sistema rispetto alle fattispecie oggetto della nostra attenzione, al fine di valutare se il progressivo inasprimento del trattamento previsto per i delitti stradali, che ha caratterizzato gli interventi del legislatore italiano negli ultimi anni, sia stato preceduto da valutazioni preliminari circa l'eventuale potenziamento degli strumenti pre-penalistici, anche per assicurare il rispetto dei noti canoni di politica criminale rappresentati dai principi di sussidiarietà ed *extrema ratio*.

Esaurita tale doverosa premessa, è possibile ora offrire una sintetica panoramica della legislazione di contrasto alla criminalità stradale in quattro ordinamenti europei; si è scelto di analizzare, per intuibili ragioni di affinità, esclusivamente sistemi di *civil law*. Inoltre, proprio in virtù delle considerazioni appena svolte circa l'esigenza di operare una valutazione complessiva della disciplina di un ordinamento in un determinato settore, si è reputato opportuno estendere l'indagine, seppur in maniera succinta, anche ai reati, diversi dall'omicidio e dalle lesioni, posti a tutela della sicurezza stradale; proprio tale nucleo di incriminazioni, fondato sullo schema del pericolo, come si vedrà, offre notevoli spunti di riflessione in merito ai suoi rapporti con il diverso modello del reato colposo d'evento. Gli ordinamenti prescelti possono essere suddivisi in due paradigmi differenti.

Il primo, che accomuna Germania, Spagna e Portogallo, non conosce fattispecie *ad hoc* per l'ipotesi di omicidio e lesioni colposi commessi nell'ambito della circolazione stradale, ma è connotato dalla presenza, nel codice penale, di reati di pericolo che incriminano condotte di guida particolarmente sconsiderate, tra le quali spicca quella sotto l'influsso di alcool e stupefacenti. Nel corso dell'analisi si cercherà di approfondire, con un certo grado di dettaglio, la problematica del concorso di reati in ognuno dei riferiti ordinamenti, al fine di comprendere se le sanzioni previste per i reati di pericolo in parola si cumulano con quelle proprie dei rispettivi reati di danno e dunque se l'omicidio e le lesioni colposi stradali vanno effettivamente incontro a un trattamento sanzionatorio complessivamente più rigoroso rispetto ai reati comuni corrispondenti. Come si vedrà,

questo non accade in Germania, per via dell'atteggiarsi dell'istituto della *Tateinheit*, in forza del quale al concorso formale di reati non corrisponde alcun cumulo o aggravamento delle relative sanzioni; diversamente stanno le cose per i due ordinamenti della penisola iberica.

Il secondo modello è quello verso il quale si è orientato il sistema francese, che, alla pari di quello italiano, prevede nel codice penale fattispecie *ad hoc* di omicidio e lesioni colposi stradali, riservando al codice della strada l'incriminazione della guida in stato di ebbrezza e di stupefazione. In questi due ordinamenti mancano fattispecie di pericolo concreto aventi ad oggetto comportamenti di guida particolarmente temerari, la cui punizione rimane dunque confinata sul piano della sanzione pecuniaria, trattandosi di sanzioni amministrative in Italia e di contravvenzioni in Francia.

## 2. L'ordinamento tedesco

L'omicidio e le lesioni colposi commessi con violazione delle norme sulla circolazione non ricevono in Germania una qualificazione particolare, rientrando, anche dal punto di vista sanzionatorio, nelle comuni fattispecie di *Fahrlässige Tötung* (§ 222 *StGB*) e *Fahrlässige Körperverletzung* (§ 229 *StGB*). L'ordinamento tedesco si caratterizza tuttavia per la presenza di fattispecie di pericolo a presidio della sicurezza stradale, contenute nel ventottesimo capitolo dello *Strafgesetzbuch*, dedicato ai *Gemeingefährliche Straftaten*, su alcune delle quali è opportuno soffermarsi nei prossimi paragrafi.

Sul piano sanzionatorio meritano di essere ricordate, in quanto afferenti alla materia della circolazione stradale, la pena accessoria del *Fahrverbot* (§ 44 *StGB*) e la misura di sicurezza della *Entziehung der Fahrerlaubnis* (§ 69 *StGB*).

### 2.1. Pericolo per la circolazione stradale

Così recita il § 315c *StGB*, rubricato *Gefährdung des Straßenverkehrs*:

« (1) Chiunque nel traffico stradale

1. guida un veicolo, sebbene

- (a) a causa del consumo di bevande alcoliche o altre sostanze intossicanti o  
 (b) a causa di difetti mentali o fisici,  
 non è nella condizione di guidare il veicolo in sicurezza, o  
 2. in grave violazione delle norme sulla circolazione e con negligenza  
 (a) non osserva il diritto di precedenza,  
 (b) sorpassa in modo improprio o guida impropriamente nel processo di sorpasso,  
 (c) guida impropriamente vicino ai passaggi pedonali,  
 (d) guida troppo velocemente in luoghi con scarsa visibilità, incroci stradali o ferroviaria,  
 (e) non riesce a tenersi sul lato destro della strada in luoghi con scarsa visibilità,  
 (f) fa inversione, fa marcia indietro o procede contromano o tenta di farlo su un'autostrada o su una superstrada, o  
 (g) non riesce a rendere visibili i veicoli fermi o guasti a una distanza sufficiente, sebbene sia necessario per la sicurezza del traffico,  
 e quindi mette in pericolo la vita o l'integrità fisica di un'altra persona oppure l'altrui patrimonio di rilevante valore, è punito con la pena detentiva non superiore a cinque anni o con una multa.

(2) Nei casi di cui alla sezione 1, n. 1, il tentativo è punibile.

(3) Chiunque nei casi di cui alla sezione 1

1. causa colposamente il pericolo o

2. agisce colposamente e causa il pericolo,

è punibile con la pena detentiva non superiore a due anni o con una multa ».

La fattispecie in esame è comunemente considerata di pericolo concreto: secondo l'indirizzo dominante, beni giuridici tutelati sono da un lato la sicurezza della circolazione e dall'altro i beni individuali della vita, dell'integrità fisica e del patrimonio<sup>2</sup>.

La prima sezione tipizza un reato doloso, che si caratterizza per la presenza di un unico evento, rappresentato dal pericolo per la vita, l'integrità fisica o la proprietà, il

<sup>2</sup> KÜPPER-BÖRNER, *Strafrecht. Besonderer Teil, I, Delikte gegen Rechtsgüter der Person und Gemeinschaft*, Springer, 2017<sup>4</sup>, 287; ZIESCHANG, § 315c, in Kindhäuser-Neumann-Paeffgen, *Strafgesetzbuch, Nomos*, 2017<sup>4</sup>, 1743 s.; STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 315c, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch*, cit., 2926; ZIMMERMANN, *Die Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB)*, in *JuS*, 2010, 24; GEPPERT, *Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) und Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB)*, in *JURA*, 2001, 563. Per una rassegna sintetica delle diverse posizioni sul punto cfr. KÖNIG, § 315c StGB, in Hentschel-König-Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, C.H. Beck, 2014<sup>44</sup>, 1885.

quale può scaturire essenzialmente da due tipologie di condotte. Nella sottosezione 1 la condotta consiste nel porsi alla guida di un veicolo in assenza delle condizioni che consentono di condurre lo stesso in modo da garantire la sicurezza della circolazione. Tale incapacità può essere riconducibile all'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti<sup>3</sup> oppure a qualsiasi ordine di deficit psico-fisici (disabilità, demenza senile, epilessia, perdita di coscienza), anche non riconducibili a stati patologici (è quanto accade ad esempio nel caso di assunzione di medicinali con effetti collaterali)<sup>4</sup>.

Nella sottosezione 2 la condotta consiste nella commissione di una delle infrazioni tassativamente elencate nel testo normativo<sup>5</sup>, con il concorso di altri due elementi. In primo luogo, è necessario che la violazione delle regole del traffico sia grave (il concetto è reso con la locuzione avverbiale *grob verkehrswidrig*). Tale requisito ha carattere meramente oggettivo: giurisprudenza e dottrina sono concordi nell'affermare che l'accertamento del carattere grave della violazione è un requisito della condotta e non può essere automaticamente inferito dall'entità dell'evento di pericolo o di lesione che eventualmente ne deriva<sup>6</sup>. In secondo luogo, è necessario che ricorra l'elemento della *Rücksichtslosigkeit*, ovvero della sconsideratezza, dell'indifferenza nei confronti dei terzi: il § 1 della *Straßenverkehrsordnung*, nel delineare il principio informatore della circolazione, prevede infatti che « la partecipazione alla circolazione stradale richiede cure costanti e considerazione reciproca (*gegenseitige Rücksicht*) ». Sul modo di intendere tale connotato, che dovrebbe grossomodo qualificare la *Verkehrsgesinnung*<sup>7</sup> dell'autore, si registrano notevoli difficoltà<sup>8</sup>; nella giurisprudenza è prevalsa un'interpretazione incline a ricavare tale nozione dalla stessa entità e dalle circostanze della infrazione perpetrata, sebbene qualche arresto affermi che ciò non può avvenire in maniera del tutto au-

---

<sup>3</sup> Sulla guida in stato di ebbrezza e stupefazione si vedano le considerazioni svolte *infra*, § 1.2.

<sup>4</sup> Ampia casistica giurisprudenziale in KÖNIG, § 315c, in *Leipziger Kommentar*, XI, cit., 376 ss.

<sup>5</sup> Il carattere chiuso dell'elenco, pur senza approfondimenti, è affermato da KÖNIG, § 315c StGB, in *Straßenverkehrsrecht*, cit. 1886; ID., § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 390.

<sup>6</sup> KÖNIG, § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 419; in giurisprudenza OLG Karlsruhe, 3. Ss., 23 gennaio 2004, in *Verkehrsrechts-Sammlung*, 2007, 292 ss.

<sup>7</sup> Infatti è unanimemente considerato un *subjektives Tatbestandsmerkmal*: così, per tutti, KINDHÄUSER, *Strafrecht. Besonderer Teil, I, Straftaten gegen Persönlichkeitsrechte, Staat und Gesellschaft*, Nomos, 2017<sup>8</sup>, 428.

<sup>8</sup> Per approfondimenti e casistica KÖNIG, § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 421 ss.; SPÖHR-KARST, *Zum Begriff der Rücksichtslosigkeit im Tatbestand des § 315c StGB*, in *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 1993, 254 ss.

tomatica<sup>9</sup>. Più nel dettaglio, la definizione ricorrente nelle sentenze è che agisce sconsigliatamente chi è cosciente del suo obbligo di diligenza ma, per motivi egoistici, ad esempio legati all'esigenza di procedere celermente, non lo tiene in debita considerazione, confidando nella circostanza che non si verificheranno danni a terzi; agisce nello stesso modo anche chi non riflette sul medesimo obbligo discendente dalla sua qualità di conducente e pertanto guida pericolosamente senza curarsi delle possibili conseguenze<sup>10</sup>.

Venendo all'elemento soggettivo, è necessario anzitutto che il soggetto si rappresenti l'evento di pericolo per i beni giuridici sopra riferiti, che è comune alle due sottosezioni<sup>11</sup>. Con riferimento alle condotte, occorre invece distinguere le due differenti modalità. Muovendo dalla guida in stato di incapacità, è necessario che il dolo si atteggi quantomeno come consapevolezza della propria incapacità o ridotta capacità di stare alla guida o, qualora tale condizione non sia attuale, come previsione dell'intervento di un fattore in grado di incidere sulla capacità<sup>12</sup>. Per quanto riguarda le violazioni tipizzate nella sottosezione 2, è necessario che l'agente si rappresenti la trasgressione della regola nonché le circostanze di fatto che rendono la violazione grave.

Nella sezione 3 il legislatore stabilisce la punibilità a titolo di colpa del medesimo fatto descritto nella sezione 1. Più in particolare, nella sottosezione 1 ricorre un'ipotesi di cd. combinazione dolo-colpa (*Vorsatz-Fahrlässigkeits-Kombination*), nella quale la condotta è coperta da dolo, laddove l'evento è attribuito a titolo di colpa; nella sottosezione 2, invece, sia la condotta sia l'evento sono assistiti da colpa.

Quanto alla cornice sanzionatoria, la fattispecie dolosa di cui alla sezione 1 è punita con la pena detentiva fino a cinque anni o con la multa, laddove le due ipotesi colpose di cui alla sezione 3 sono punite con la pena detentiva fino a due anni o con la multa: la scelta di prevedere, in quest'ultimo caso, un'unica cornice edittale per due condotte par-

---

<sup>9</sup> Ad esempio KG Berlin, 1. Ss., 25 maggio 2007, in *Verkehrsrechts-Sammlung*, 2007, 291 s. Fra coloro che rigettano una lettura esclusivamente oggettiva del concetto, in dottrina si segnala la posizione di MAURACH-SCHROEDER-MAIWALD, *Strafrecht. Besonderer Teil, II, Straftaten gegen Gemeinschaftswerte*, C.F. Müller, 2012<sup>10</sup>, 44 s., i quali, in disaccordo rispetto all'indirizzo giurisprudenziale dominante, evidenziano la necessità che vengano presi in considerazione i motivi che hanno condotto l'agente a commettere l'infrazione; conf. ZIESCHANG, *op. cit.*, 1750.

<sup>10</sup> La massima, riportata nella manualistica e nei commentari, risale a BGH, 4. Ss., 25 febbraio 1954, in *BGHSt*, 1954, 393 ss.

<sup>11</sup> In giurisprudenza, di recente, BGH, 4. Ss., 13 gennaio 2016, in *Verkehrsrechts-Sammlung*, 2017, 193 ss.

<sup>12</sup> KÖNIG, § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 450.

zialmente differenti per disvalore, sul piano dell'elemento soggettivo, è criticata in dottrina<sup>13</sup>.

Dall'analisi della pena, inferiore nel minimo a un anno, risulta chiaramente come la fattispecie in esame sia inquadrabile nel novero dei *Vergehen*, ai sensi del § 12 *StGB*. Ne discende che, ai sensi del § 23, sez. 1 *StGB*, la punibilità del tentativo deve essere espressamente prevista e infatti il legislatore la dispone limitatamente alla fattispecie di cui alla sezione 1 n. 1.

Per quanto concerne il concorso di reati, la fattispecie in parola può pacificamente dar luogo a concorso formale (*Tateinheit*) con l'omicidio e le lesioni colposi<sup>14</sup>: dal punto di vista delle conseguenze sanzionatorie, tale soluzione comporta che l'agente andrà incontro all'applicazione della fattispecie contenente la pena più grave, più l'eventuale irrogazione delle sanzioni accessorie previste dalla fattispecie destinata a recedere (§ 52, sez. 4 *StGB*).

## 2.2. Guida sotto l'influenza di alcolici o stupefacenti

La guida in stato di alterazione è sanzionata dal § 316, rubricato *Trunkenheit im Verkehr*, che recita testualmente:

« (1) Chiunque guida un veicolo nel traffico (paragrafi da 315 a 315e) sebbene non sia in grado di farlo in sicurezza a causa del consumo di bevande alcoliche o di altre sostanze intossicanti è punito con la pena detentiva non superiore a un anno o con una multa, a meno che il fatto non sia punibile ai sensi del § 315a o del § 315c.

(2) È punito ai sensi della prima sezione anche chi commette il fatto per colpa ».

Si tratta di un reato di pericolo astratto a presidio della sicurezza della circolazione, per l'integrazione del quale è sufficiente la generale pericolosità della condotta di guida in stato di alterazione dovuta all'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti<sup>15</sup>. Tale

<sup>13</sup> STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 315c, cit., 2934.

<sup>14</sup> Argomenta tale soluzione sulla base della parziale diversità di bene giuridico, atteso che tale fattispecie tutela anche beni superindividuali, STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 315c, cit., 2936 ss.; conf. KÖNIG, § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 460 s. In giurisprudenza si veda BGH, 4. Ss., 22 agosto 1996, in *NSZ Rechtsprechungs-Report*, 1997, 18.

<sup>15</sup> RENGIER, *Strafrecht. Besonderer Teil, II, Delikte gegen die Person und die Allgemeinheit*, C.H. Beck, 2017<sup>18</sup>, 401; STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 316, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch*, cit., 2940; KÖNIG, § 316 *StGB*, in *Straßenverkehrsrecht*, cit., 1904.

interpretazione è tuttavia avversata da alcuni autori, che propongono di rileggere la fattispecie in chiave di pericolosità concreta in modo da accordarla con i corollari del principio di colpevolezza per il fatto<sup>16</sup>.

Prendendo le mosse dall'inidoneità dovuta all'assunzione di alcool, tradizionalmente si distingue tra incapacità alla guida assoluta e relativa, con conseguenti ricadute di carattere probatorio. Per i conducenti di veicoli a motore il *Bundesgerichtshof* ha da tempo fissato una concentrazione alcolica nel sangue di 1,1 per mille<sup>17</sup>, al di sopra della quale l'incapacità si intende assoluta e dunque il conducente deve ritenersi inidoneo alla guida, senza possibilità di prova contraria<sup>18</sup>; il valore discriminante si attesta invece a 1,6 per mille nel caso di ciclisti. I parametri rilevanti di concentrazione alcolica nel sangue, ai fini dell'accertamento dello stato di alterazione, devono essere presenti al momento della guida o, in alternativa, il conducente deve avere una quantità di alcool nel sangue tale da condurre ai medesimi valori in seguito all'assorbimento<sup>19</sup>.

Al di sotto delle riferite soglie e al di sopra della soglia pari a 0,3 g/l l'inidoneità è relativa e deve essere provata mediante il ricorso a indizi ulteriori, riscontrabili nella persona del conducente (cd. *innere Umstände*: barcollamento, balbettio, sguardo perso nel vuoto) o nelle modalità di guida (cd. *Ausfallerscheinungen*: ad esempio guida a serpentina o comunque irregolare, commissione di gravi leggerezze)<sup>20</sup>. Più bassa è la concentrazione di alcool nel sangue, più univoci e pregnanti devono essere tali indicatori al fine di poter affermare la sussistenza di uno stato di incapacità<sup>21</sup>.

Per quanto riguarda le altre sostanze intossicanti, vi rientrano principalmente quelle classificate come stupefacenti: vengono dunque in rilievo innanzitutto le sostanze droganti elencate nella lista allegata al § 24a dello *Straßenverkehrsgesetz*, nonché i narcotici elencati negli allegati da 1 a 3 del § 1 del *Betäubungsmittelgesetz*; tuttavia, anche al-

<sup>16</sup> Così ZIESCHANG, § 316, in *Strafgesetzbuch*, cit., 1759 s.

<sup>17</sup> Per un'approfondita disamina dell'evoluzione giurisprudenziale relativa ai valori limite si veda KÖNIG, § 316, in *Leipziger Kommentar*, XI, cit., 537 ss.

<sup>18</sup> Una delle prime pronunce sul carattere assoluto della presunzione è BGH, 4. Ss., 11 aprile 1957, in *BGHSt*, 1958, 265 ss.; in dottrina si veda EISELE, *Der Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs*, cit., 169.

<sup>19</sup> L'affermazione risale a BGH, 4. Ss., 11 dicembre 1973, in *BGHSt*, 1975, 246 ss. Ulteriori precisazioni su questo punto in PEGEL, § 316, in Joekcs-Miebach, *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, V, §§ 263–358, a cura di Hefendehl-Hohman, C.H. Beck, 2014<sup>2</sup>, 1676 s.

<sup>20</sup> Oltre a quelle indicate nel testo, possono essere valorizzate, anche se in misura minore, le cd. *äußere Umstände*, ossia le circostanze attinenti alle condizioni della strada, del meteo, del traffico, del veicolo, che, unitamente all'alterazione alcolica, rendono in concreto la guida insicura: per un catalogo completo KÖNIG, § 316, in *Leipziger Kommentar*, cit., 561 ss.

<sup>21</sup> BGH, 4. Ss., 3 novembre 1998, in *BGHSt*, 2000, 219 ss.

tre sostanze ivi non presenti possono in concreto risultare intossicanti<sup>22</sup>. Per le sostanze intossicanti non esistono ovviamente valori soglia desumibili da massime di esperienza, diversamente da quanto accade per l'alcool, ed è pertanto necessario che vengano riscontrate, come nel caso dell'incapacità relativa sopra descritto, circostanze indizianti l'inidoneità alla guida<sup>23</sup>.

Con riferimento all'elemento soggettivo problematica è apparsa, specie in dottrina<sup>24</sup> e presso le corti di merito<sup>25</sup>, la compatibilità dell'alterazione dovuta all'assunzione di alcool e stupefacenti con il dolo, quando la stessa sia di entità tale da escludere la consapevolezza e la capacità critica del soggetto; la più recente giurisprudenza del *Bundesgerichtshof* si limita ad affermare che la previsione dell'inidoneità alla guida non può essere esclusivamente ricavata dalla circostanza dell'avvenuta assunzione di alcool in ingente quantità, ma deve essere corredata da altri indizi<sup>26</sup>. La sezione 2 prevede la punibilità del fatto anche a titolo di colpa.

Si tratta di un reato di durata, il quale si consuma con l'arresto della guida per una qualsiasi ragione; se in seguito all'arresto il conducente riprende la guida vi è pluralità di azioni, come anche nel caso in cui la scelta di proseguire la guida, pur senza alcun arresto, sia ascrivibile a una nuova determinazione dell'agente<sup>27</sup>.

Per quanto riguarda il rapporto con altre fattispecie, la sezione 1 contiene una clausola di sussidiarietà nei confronti del § 315c; al pari di quest'ultima disposizione, può dar luogo a *Tateinheit* con l'omicidio e le lesioni colposi<sup>28</sup>. Con riferimento al § 24 dello *Straßenverkehrsgesetz*, che punisce a titolo di sanzione amministrativa la guida in stato di alterazione alcolica o sotto l'effetto di sostanze intossicanti, è sufficiente ricordare che il § 21 del *Gesetz über Ordnungswidrigkeiten* stabilisce il principio di prevalenza dell'illecito penale su quello amministrativo, il quale tuttavia si riepande

---

<sup>22</sup> ZIESCHANG, *op. cit.*, 1767 ss.

<sup>23</sup> KÖNIG, § 316, in *Leipziger Kommentar*, cit., 604 ss.

<sup>24</sup> Per tutti RENGIER, *op. cit.*, 406. Per una approfondita rassegna degli indicatori del dolo nella fase precedente, concomitante e successiva alla guida si veda KÖNIG, § 316 *StGB*, in *Straßenverkehrsrecht*, cit., 1927 ss.

<sup>25</sup> Da ultimo OLG Düsseldorf, 8 giugno 2017, in *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 2017, 537; KG Berlin, 3. Ss., 24 novembre 2014, in *NSiZ Rechtsprechungs-Report*, 2015, 91; Id., 3 marzo 2014, *ivi*, 2014, 321 ss.

<sup>26</sup> BGH, 4. Ss., 9 aprile 2015, in *BGHSt*, 2016, 227 ss.

<sup>27</sup> RENGIER, *op. cit.*, 406 s.

<sup>28</sup> Per tutti STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 316, cit., 2950.

quando nessuna sanzione penale in concreto viene irrogata perché manca un presupposto processuale o il processo si arresta per ragioni di rito<sup>29</sup>.

### 2.3. Altre fattispecie: pericoloso ostacolo alla circolazione, reati di fuga e omesso soccorso, guida senza patente, gara di veicoli

Tra le altre fattispecie degne di menzione si colloca innanzitutto il § 315b, rubricato *Gefährliche Eingriffe in den Straßenverkehr*, che punisce, nella forma dolosa e colposa, colui che interferisce con l'attività di circolazione, ad esempio danneggiando veicoli o impianti, oppure creando o disponendo ostacoli, e di conseguenza fa insorgere un pericolo per la vita, l'incolumità o i beni (purché di notevole valore) altrui.

Come l'ordinamento italiano, che all'art. 189 c.d.s. prevede i reati di fuga e di omesso soccorso, quello tedesco incrimina rispettivamente l'*unerlaubtes Entfernen vom Unfallort* (§ 142), che ricorre quando il soggetto coinvolto a qualsiasi titolo in un incidente si allontana dal luogo senza prima provvedere alle formalità necessarie per l'identificazione e l'accertamento, nonché, come fattispecie generale, a prescindere dal coinvolgimento nel sinistro, l'*unterlassene Hilfeleistung* (§ 323c).

La guida senza patente è punita con la pena detentiva fino a un anno, o fino a sei mesi se il fatto è commesso a titolo di colpa, in alternativa alla pena pecuniaria (§ 21 della *Straßenverkehrsgesetz*).

Non si può infine tralasciare la fattispecie, introdotta nel 2017, di cui al § 315d, rubricato *Verbotene Kraftfahrzeugrennen*, che punisce la condotta di chi organizza o partecipa a gare di velocità non consentite, nonché quella di chi, anche senza gareggiare con altri, guida imprudentemente al fine di raggiungere la massima velocità possibile<sup>30</sup>: la fattispecie, nelle sue varie sezioni, si articola nella forma del pericolo astratto, del pericolo concreto e del danno, con trattamenti sanzionatori diversificati.

<sup>29</sup> KÖNIG, § 24 StVG, in *Straßenverkehrsrecht*, cit., 341.

<sup>30</sup> Per un primo commento BLANKE ROESER, *Kraftfahrzeugrennen iSd neuen § 315d StGB*, in *JuS*, 2018, 18 ss.

### 3. L'ordinamento portoghese

Anche la legislazione portoghese si caratterizza per la presenza di fattispecie di pericolo – le quali ricalcano pedissequamente quelle dello *Strafgesetzbuch*<sup>31</sup> – contenute nel *Capítulo IV* del *código penal*, dedicato ai *crimes contra a segurança das comunicações*.

L'art. 291, rubricato *Condução perigosa de veículo rodoviário*, parafrasando la fattispecie di cui al § 315c *StGB*, così dispone:

« 1 - Chiunque guida un veicolo, con o senza motore, su strade pubbliche o simili:

a) non essendo in grado di farlo in modo sicuro, perché in stato di ubriachezza o sotto l'influenza di alcool, stupefacenti, sostanze psicotrope o prodotti con effetto simile, o per deficienza fisica o mentale o per stanchezza eccessiva; o

b) violando grossolanamente le regole della circolazione stradale relative a precedenza, obbligo di fermarsi, sorpasso, cambio di direzione, attraversamento pedonale, inversione del senso di marcia su autostrade o strade extraurbane, retromarcia su autostrade o strade extraurbane, limite di velocità e obbligo di tenersi sulla corsia di destra; e in tal modo crea un pericolo per la vita o l'integrità fisica degli altri, o per beni altrui di rilevante valore, è punito con la reclusione fino a tre anni o con la multa.

2 - Chiunque guida un veicolo con o senza motore in strada pubblica o equivalente, nello svolgimento di attività non autorizzate, sportive o di natura analoga, che contrastano con le regole di cui alla lettera b), è punito con la reclusione fino a tre anni o con la multa.

3 - Se il pericolo di cui al paragrafo 1 è stato creato mediante negligenza, l'autore del reato è punito con la reclusione fino a due anni o con la multa fino a 240 giorni.

4 - Se la condotta di cui al paragrafo 1 è commessa per negligenza, l'autore del reato è punito con la reclusione fino ad un anno o con la multa fino a 120 giorni ».

Il primo comma si atteggia come reato di pericolo concreto<sup>32</sup>, il quale può scaturire alternativamente dall'incapacità del conducente o dalla commissione di infrazioni particolarmente gravi del codice della strada. Per quanto concerne nello specifico la guida in

<sup>31</sup> PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário do Código penal*, Universidade Católica Editora, 2015<sup>3</sup>, 1021, 1022, 1025, individua nelle fattispecie di pericolo contenute nello *Strafgesetzbuch* la fonte d'ispirazione del legislatore portoghese.

<sup>32</sup> Così PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário*, cit., 1022. In giurisprudenza, per tutti, TR de Coimbra, 11 febbraio 2009, in <http://www.dgsi.pt>.

stato di alterazione alcolica, l'interpretazione prevalente richiede che sia quantomeno oltrepassato il limite di 0,5 g/l fissato dall'art. 81 del *Código da estrada*<sup>33</sup>. Il terzo e il quarto comma sanzionano il medesimo fatto, se commesso a titolo di colpa, sussistente rispettivamente nei confronti del solo evento (combinazione dolo-colpa) o anche con riguardo alla condotta. Il secondo comma, introdotto dalla *Lei n.º 59/2007*, prevede invece un'ipotesi di pericolo astratto<sup>34</sup> con la quale si incriminano, a prescindere dalla produzione di un pericolo, le medesime condotte, purché commesse nell'ambito di attività non autorizzate, come ad esempio le corse clandestine.

Segue l'art. 292 (*Condução de veículo em estado de embriaguez ou sob a influência de estupefacientes ou substâncias psicotrópicas*), il quale sanziona chi, anche per colpa, conduce un veicolo con un tasso alcolemico pari o superiore a 1,2 g/l o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, psicotrope, o comunque in grado di incidere sulle abilità psicofisiche del soggetto. Diversamente dal precedente reato, questo in esame si atteggia come fattispecie di pericolo astratto<sup>35</sup>, destinata a trovare applicazione, in virtù di un'espressa clausola, in via sussidiaria rispetto a reati più gravi e dunque, con riferimento alla *condução perigosa*, quando non sia stato cagionato o comunque non sia possibile accertare l'insorgenza di un pericolo derivante dalla condotta<sup>36</sup>.

Degno di menzione è anche il reato di *atentado à segurança de transporte rodoviário* (art. 290), il quale ricorre allorché l'agente, attraverso una serie di condotte, attentanti alla sicurezza del traffico o addirittura crei un pericolo (concreto) per la vita, l'integrità fisica e il patrimonio, anche colposamente.

Per comprendere il complessivo trattamento riservato al fenomeno della criminalità stradale, è necessario anche rispetto all'ordinamento in esame approfondire brevemente il problema del concorso di reati, solo in parte risolto dall'art. 294, secondo il quale, se in uno dei casi previsti dagli artt. 287-291 si verifica la morte o un'offesa grave

---

<sup>33</sup> Per tale limitazione, condivisa in dottrina, RIBEIRO DE FARIA, *Art. 291º*, in De Figueiredo Dias, *Comentário Conimbricense do Código Penal, parte especial*, II, *Artigos 202º a 307º*, Coimbra Editora, 1999, 1081. Per completezza espositiva merita ricordare che ai sensi del codice della strada costituiscono *contraordenações muito graves* (art. 147) la guida in stato di ebbrezza con una concentrazione di alcol nel sangue superiore a 0,8 g/l e quella in stato di stupefazione.

<sup>34</sup> Così GARCIA, *O Direito Penal Passo a Passo*, II, Almedina, 2015<sup>2</sup>, 445.

<sup>35</sup> Così, per tutti, Trib. Const., 16 febbraio 2011 n. 95, in *Diário da República*, 2.<sup>a</sup> série — N.º 50 — 12 de março de 2013, 9089 ss., che risolve negativamente la relativa questione di legittimità costituzionale. In dottrina RIBEIRO DE FARIA, *Art. 292º*, in *Comentário Conimbricense*, cit., 1093; PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário*, cit., 1025.

<sup>36</sup> Così RIBEIRO DE FARIA, *op. ult. cit.*, 1098. In giurisprudenza, di recente TR do Porto, 14 dicembre 2017, in <http://www.dgsi.pt>.

all'integrità fisica, la pena è aumentata fino a un terzo; l'ambito di applicazione della regola va tuttavia puntualizzato. Innanzitutto, essa non trova applicazione quando venga realizzata un'offesa non grave all'integrità fisica (art. 148), caso nel quale trova applicazione il normale regime del concorso di reati<sup>37</sup>. Inoltre, la disposizione non include il reato di cui all'art. 292: probabilmente perché quest'ultima norma, come già visto, contiene un'esplicita clausola di sussidiarietà, che la rende recessiva rispetto ai reati di danno puniti più gravemente. Infine, l'art. 294 rimane fuori gioco, in virtù di una correzione di matrice dottrinale e giurisprudenziale, rispetto ai casi nei quali la sua applicazione restituirebbe una cornice edittale inferiore rispetto a quella risultante dall'applicazione della sola fattispecie di danno realizzata: ciò che accade, ad esempio, quando si cagiona un omicidio per negligenza grave, ai sensi dell'art. 137 n. 2<sup>38</sup>.

Fuori dal codice penale, l'art. 3 del *Decreto-Lei* n.° 2/98 commina la pena detentiva o la multa per la guida senza abilitazione.

#### 4. L'ordinamento spagnolo

L'art. 142 del *código penal* punisce l'omicidio colposo per imprudenza grave e meno grave, comminando, oltre alla pena detentiva, la sanzione *de privación del derecho a conducir vehículos a motor y ciclomotores* qualora il fatto sia stato commesso alla guida di un veicolo. Per le lesioni occorre riferirsi all'art. 152, che discrimina il trattamento sanzionatorio a seconda della gravità della lesione e dell'imprudenza grave o lieve. Dunque, a parte la peculiarità consistente nella distinzione tra colpa lieve e colpa grave, la cui differenza in questa sede non interessa esaminare, degna di nota è la pena accessoria consistente nel divieto di circolazione.

---

<sup>37</sup> Anche in questo caso, come nell'ordinamento tedesco (vedi *supra*, nota 14), il concorso di reati viene giustificato sulla scorta della parziale diversità di beni giuridici tutelati: così MARQUES VIEIRA, *Direito Penal Rodoviário. Os crimes dos Condutores*, Universidade Católica Portuguesa, 2007, 201.

<sup>38</sup> TSJ, 22 novembre 2007, in processo 05P3638, in <http://www.dgsi.pt>, il quale rileva che quello appena prospettato nel testo sia un caso di *consumção impura*, nel quale la cornice edittale di una fattispecie aggravante è inferiore rispetto a quella che risulterebbe dall'applicazione esclusiva della fattispecie di danno che punisce autonomamente il fatto descritto nella circostanza aggravante: per tale teorizzazione CORREIA, *Direito Criminal*, II, Almedina, 1965 (rist. 2016), 207. Conf. PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário*, cit., 1014, il quale approfondisce il problema anche in relazione ad un eventuale delitto di danno doloso, destinato ad assorbire quello di pericolo a meno che l'agente non abbia creato il pericolo anche nei confronti di soggetti diversi e ulteriori rispetto a quello ucciso o leso (968, 1023).

Anche il codice spagnolo è dotato di fattispecie di pericolo poste a tutela dell'incolumità della circolazione stradale, le quali sono collocate nel Capitolo IV (*De los delitos contra la Seguridad Vial*) del Titolo XVII (*De los delitos contra la seguridad colectiva*), oggetto peraltro di una notevole riforma ad opera della *Ley Orgánica* 15/2007<sup>39</sup>. Occorre precisare in via generale che, rispetto alle omologhe fattispecie tedesche e portoghesi, quelle spagnole sono punibili esclusivamente nella forma dolosa.

Prendiamo le mosse dall'art. 379, il quale così dispone:

« 1. Chiunque guida un veicolo a motore o un ciclomotore a una velocità che supera quella consentita dal regolamento di sessanta chilometri all'ora su strade urbane o di ottanta chilometri all'ora su strade interurbane, è punito con la reclusione da tre a sei mesi o con la multa da sei a dodici mesi o con il lavoro a beneficio della comunità da trentuno a novanta giorni, e, in ogni caso, con la privazione del diritto di guidare autoveicoli e ciclomotori da uno a quattro anni.

2. Con le stesse pene è punito il conducente di un veicolo a motore o ciclomotore sotto l'influenza di droghe, narcotici, sostanze psicotrope o bevande alcoliche, e in ogni caso il conducente nel quale viene riscontrata una concentrazione di alcool nell'aria espirata superiore a 0,6 milligrammi per litro o nel sangue superiore a 1,2 grammi per litro ».

Partendo dalla prima sezione, l'incriminazione dell'eccesso di velocità, invocata da più settori delle istituzioni e della società civile, è avvenuta solo nel 2007. Si tratta di un reato di pericolo astratto<sup>40</sup>, essendo sufficiente per la sua integrazione il superamento delle soglie, al di sotto delle quali la valenza del fatto rimane confinata sul terreno amministrativo. Per quanto attiene all'elemento soggettivo, si richiede solo la consapevolezza del superamento dei limiti<sup>41</sup>.

---

<sup>39</sup> Per un approfondimento storico GÓMEZ PAVÓN, *La reforma de los delitos contra la seguridad vial*, in *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, 2012, 119 ss.

<sup>40</sup> Così, tra gli altri, MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte especial*, Tirant lo Blanch, 2015<sup>20</sup>, 597; MONTANER FERNÁNDEZ, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Lecciones de derecho penal. Parte especial*, diretto da Silva Sánchez, Atelier, 2015<sup>4</sup>, 318 s.; CARDENAL MONTRAVETA, *De los delitos contra la seguridad vial*, in *Comentarios al código penal*, diretto da Corcoy Bidasolo-Mir Puig, Tirant lo Blanch, 2015<sup>2</sup>, 1298; GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles*, in Id. (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, Tirant lo Blanch, 2013<sup>2</sup>, 59, alla quale si rinvia anche per considerazioni critiche sulla razionalità politico-criminale del reato in oggetto (78 ss.).

<sup>41</sup> Per tutti ESCUCHURI AISA, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Derecho Penal. Parte especial*, coord. da Casabona-Sola Reche-Boldova Pasamar, Comares, 2016, 634.

Passando alla seconda sezione, la fattispecie di cui al primo periodo (cd. *conducción bajo la influencia*) incrimina la guida sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti, narcotiche o psicotrope<sup>42</sup>: giurisprudenza<sup>43</sup> e dottrina sono concordi nel richiedere, ai fini dell'integrazione del reato, l'avvenuta assunzione delle sostanze unitamente al riscontro dell'incidenza che le medesime hanno prodotto sulle condizioni dell'agente, desumibile da una serie di circostanze afferenti alla persona dell'agente, quali il barcollamento e le difficoltà di espressione, o relative alle modalità di guida<sup>44</sup>. Una parte autorevole ma datata della letteratura ritiene che sia altresì necessario accertare che l'influenza sulle condizioni psicofisiche del soggetto trovi un riscontro estrinseco sulla sua condotta di guida<sup>45</sup>. Il secondo periodo, aggiunto dalla già citata riforma del 2007, fissa invece delle soglie quantitative di concentrazione alcolica al di sopra delle quali l'alterazione dell'assuntore è presunta *iuris et de iure*, senza bisogno di circostanze sintomatiche (cd. *conducción etilica*). In entrambi i casi si tratta di un reato di pericolo astratto, per il quale non è necessario riscontrare l'insorgenza di un pericolo per i beni coinvolti nella circolazione stradale; tuttavia, come a proposito dell'analoga fattispecie tedesca, la dottrina ha prospettato l'opportunità di un'interpretazione teleologica volta a estromettere dall'applicazione della fattispecie i casi limite nei quali non sorge alcun rischio per la circolazione<sup>46</sup>.

Il successivo art. 380 punisce chiunque, guidando un veicolo a motore o un ciclomotore con *temeridad manifiesta*, mette in pericolo la vita o l'integrità fisica altrui; secondo la medesima disposizione si reputa *manifiestamente temeraria* la guida che avvenga nelle circostanze previste nella prima sezione e nel secondo periodo della seconda sezione dell'articolo precedente. Si tratta di un reato di pericolo concreto doloso, la cui razionalità politico-criminale è stata individuata nell'esigenza di approntare un'adeguata

---

<sup>42</sup> Circa l'ampiezza di queste tre ultime nozioni, si è largamente discusso in merito alla possibilità di includervi sostanze che, lungi dal poter essere inquadrate in tali nomenclature, abbiano un effetto analogo: in senso affermativo GÓMEZ PAVÓN, *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacentes o sustancias psicotrópicas*, Bosch, 2015<sup>5</sup>, 40; *contra* GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, 91 s., invocando il principio di legalità.

<sup>43</sup> TS, Sala 2<sup>a</sup> de lo Penal, 12 marzo 2010, n. 214, in <http://vlex.es>.

<sup>44</sup> MUÑOZ CONDE, *op. cit.*, 598 s.

<sup>45</sup> Con varietà di argomentazioni SILVA SANCHÉZ, *Consideraciones sobre el delito del Art. 340 Bis a) 1º CP*, *cit.*, 156 ss.

<sup>46</sup> Così MUÑOZ CONDE, *op. cit.*, 599.

risposta rispetto a fatti gravemente imprudenti che, non avendo realizzato alcun evento lesivo, non potrebbero essere puniti a titolo di tentativo di reato colposo<sup>47</sup>.

La condotta si sostanzia nelle modalità descritte dall'art. 379, con due particolarità. Innanzitutto, deve essere qualificabile come *manifestamente temeraria*. Se già di per sé il concetto di *temeridad* allude a un'imprudenza grave – pur nell'ambito di un delitto doloso<sup>48</sup> –, intesa come grossolana violazione di cautele elementari<sup>49</sup>, si dibatte sul significato dell'aggettivo *manifesta*. Rigettando un'interpretazione letterale, che ravvisa nella locuzione la necessità che l'imprudenza sia di speciale entità e risulti provata nella dinamica processuale, non riuscendo tuttavia a isolare una caratteristica autonoma rispetto a quella costituita dalla gravità dell'infrazione, la giurisprudenza ritiene che il carattere manifesto della violazione sia apprezzabile in seguito alla considerazione della condotta stessa e delle circostanze nelle quali si è estrinsecata<sup>50</sup>, discutendosi ulteriormente circa la prospettiva dalla quale questa valutazione deve essere condotta (se quella dello spettatore medio o quella di uno spettatore reale, secondo un orientamento ormai recessivo)<sup>51</sup>. Inoltre, è necessario che insorga un pericolo concreto per i beni della vita e dell'integrità fisica altrui, il quale deve peraltro riflettersi nella rappresentazione del soggetto agente.

Il medesimo comportamento è punito anche ai sensi del seguente art. 381, quando sia stato commesso *con manifesto desprecio por la vida de los demás*, anche a prescindere dal pericolo concreto per i suddetti beni personali (seconda sezione della disposizione)<sup>52</sup>. La fattispecie in esame si caratterizza dunque per la previsione di un reato di pericolo concreto e di uno di pericolo astratto, rispettivamente nella prima e nella seconda sezione.

---

<sup>47</sup> SANZ-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH, *Conducción manifestamente temeraria*, in *Protección penal*, cit., 153.

<sup>48</sup> CURI, *Tertium datur. Dal common law al civil law per una scomposizione tripartita dell'elemento soggettivo del reato*, Giuffrè, 2003, 181 s.

<sup>49</sup> SANZ-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH, *op. cit.*, 158 ss.

<sup>50</sup> TS, Sala 2<sup>a</sup> de lo Penal, 24 settembre 2012, n. 706, <http://vlex.es>.

<sup>51</sup> Si veda SANZ-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH, *op. cit.*, 166 ss., cui si rinvia per un'articolata rassegna degli indirizzi dottrinali su tale elemento.

<sup>52</sup> È utile riportare la disposizione per intero: « 1. È punito con la reclusione da due a cinque anni, con una multa da dodici a ventiquattro mesi e con la privazione del diritto di guidare veicoli a motore e i ciclomotori per un periodo da sei a dieci anni colui che, con evidente disprezzo per la vita altrui, tiene il comportamento descritto nel precedente articolo.

2. Quando la vita e l'integrità delle persone non sono state poste in particolare pericolo, si applica la reclusione da uno a due anni, una multa da sei a dodici mesi e la privazione del diritto di guidare veicoli a motore e ciclomotori per il periodo previsto nel paragrafo precedente ».

Nel primo dei due reati si riscontra piena identità di condotta rispetto a quella dell'articolo precedente, consistente nelle guida manifestamente temeraria che si rivela altresì pericolosa per la vita e l'incolumità altrui, con l'aggiunta dell'elemento del *manifesto desprecio por la vida de los demás*: sul modo di intendere tale requisito si è ampiamente dibattuto<sup>53</sup>. Parte della dottrina ritiene che l'elemento in parola sia qualificato, sul versante oggettivo, dalla commissione di imprudenze ancor più gravi rispetto a quelle di cui all'art. 380<sup>54</sup>. Accanto a posizioni intermedie, che ritengono che il requisito rilevi sia a livello oggettivo che soggettivo<sup>55</sup>, la dottrina dominante, onde evitare inutili sovrapposizioni con il concetto di *manifiesta temeridad*, si esprime a favore di una lettura squisitamente soggettiva del concetto, inteso come un atteggiamento di profondo disprezzo per la vita altrui; detto altrimenti, tale elemento ricorre solo allorché l'eventuale realizzazione del fatto lesivo sarebbe addebitabile a titolo di dolo<sup>56</sup>.

La seconda sezione, come già anticipato, si caratterizza per la mancanza di un evento; tale fattispecie, di pericolo astratto<sup>57</sup>, trova dunque applicazione in via sussidiaria rispetto a quella del primo comma.

Di estrema importanza, con riferimento ai tre articoli appena analizzati, è l'art. 382: « *quando le condotte punite negli articoli 379, 380 e 381 causano, oltre al pericolo, un risultato pregiudizievole che integra un reato, a prescindere dalla sua gravità, i giudici o i tribunali applicheranno solo la fattispecie più severamente punita, individuando la pena nella metà superiore del quadro edittale* ». La norma realizza sostanzialmente un complessivo inasprimento della pena perché, pur ricorrendo un'ipotesi di concorso di norme tra reato di pericolo e relativo reato di danno, il legislatore assoggetta l'ipotesi alla più severa disciplina del concorso di reati (nello specifico *concurso ideal*, equiva-

<sup>53</sup> Per una rassegna delle posizioni si veda CURI, *Tertium datur*, cit., 191 ss.

<sup>54</sup> Così OLMEDO CARDENETE, *Conducción temeraria con manifiesto desprecio para la vida o la integridad de las personas*, in *Protección Penal de la Seguridad Vial*, a cura di Olmedo Cardenete-Aránguez Sánchez, Alea Blanca, 2010, 102.

<sup>55</sup> Ampiamente SANZ-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH, *Conducción con manifiesto desprecio por la vida de los demás*, in *Protección penal*, coord. da Gutiérrez Rodríguez, cit., 241 ss., cui si rinvia per l'esposizione del dibattito; conf. GÓMEZ PAVÓN, *Delitos contra la seguridad del tráfico*, in *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*, diretto da Álvarez García, Tirant lo Blanch, 2011, 1416.

<sup>56</sup> MUÑOZ CONDE, *op. cit.*, 604 s.; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Artículo 381*, in *Comentarios prácticos al Código Penal*, diretto da Gómez Tomillo, IV, *Delitos contra el medio ambiente, el patrimonio histórico, la ordenación del territorio y contra la seguridad colectiva. Artículos 319-385*, Aranzadi, 2015, 535 s.; ORTS BERENGUER, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Derecho penal. Parte Especial*, coord. da González Cussac, Tirant lo Blanch, 2016<sup>5</sup>, 609 s.

<sup>57</sup> ORTS BERENGUER, *Delitos*, cit., 608.

lente al concorso formale)<sup>58</sup>. Il concorso è possibile sia con il reato di danno doloso sia con quello colposo: in merito a quest'ultimo caso, merita evidenziare che, nelle varie combinazioni tra reato di pericolo e reato colposo, in alcuni casi sarà il primo a integrare la violazione più grave<sup>59</sup>.

Una menzione merita il reato di cui all'art. 385, che incrimina chi dolosamente crea *un grave riesgo para la circulación*<sup>60</sup>, in forma commissiva, collocando sulla strada ostacoli, rimuovendo o modificando la segnaletica o infine distribuendo sostanze infiammabili o che rendono sdrucchiole il manto stradale, oppure omissiva, non ripristinando la sicurezza della strada pur avendo l'obbligo di farlo.

Infine, l'art. 384 punisce la guida senza patente nel caso in cui la licenza abbia perso efficacia per esaurimento totale dei punti o in forza di una sentenza, oppure allorquando non sia mai stata conseguita.

## 5. L'ordinamento francese

La legislazione francese è quella più affine alla nostra, in quanto prevede un'apposita fattispecie di omicidio stradale e, diversamente da quelle sinora analizzate, non contiene significativi reati di pericolo, fatta eccezione per la guida in stato di ebbrezza e di stupefazione, disciplinata nel codice della strada.

Prendendo le mosse dal codice penale, l'art. 221-6-1 (introdotto dalla *Loi n° 2003-495 du 12 juin 2003 renforçant la lutte contre la violence routière*<sup>61</sup>), che segue quello sull'omicidio colposo, così dispone:

---

<sup>58</sup> Così CARDENAL MONTRAVETA, *De los delitos contra la seguridad vial*, in *Comentarios al código penal*, diretto da Corcoy Bidasolo-Mir Puig, Tirant lo Blanch, 2015<sup>2</sup>, 1309 s.; DE VICENTE MARTÍNEZ, *Artículo 382*, in Gómez Tomillo, *Comentarios prácticos*, cit., 537 ss. L'affermazione che si tratti di un concorso di norme non è tuttavia comune in dottrina, poiché alcuni Autori si orientano a favore del concorso di reati, argomentando sulla base della diversità di bene giuridico: per tutti OLMEDO CARDENETE, *op. cit.*, 104 s. Sulle interferenze tra i vari reati di pericolo si veda invece ZÁRATE CONDE, *Delitos contra la seguridad vial. Clases. La norma concursal del artículo 382*, in Id. (coord.), *Derecho Penal, Parte especial*, Ramón Areces, 2017, 690 ss.

<sup>59</sup> DE VICENTE MARTÍNEZ, *Artículo 382*, cit., 539.

<sup>60</sup> È controverso peraltro se con tale formulazione il legislatore abbia dato vita a un reato di pericolo concreto o astratto: per una rassegna delle varie posizioni si veda GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Creación de un peligro grave para la circulación*, in Id., *Protección penal*, cit., 525 ss.

<sup>61</sup> Per una panoramica sulla novella si veda GUEDÓN, *Les efforts du législateur français contre la violence routière*, in *La semaine juridique*, 2003, II, 2077 e ss.

*« Quando la mancanza, l'imprudenza, l'incuria, la negligenza o l'inosservanza di un obbligo di sicurezza di cui alla sezione 221-6 sono commesse dal conducente di un veicolo terrestre a motore, l'omicidio colposo è punito con la reclusione fino a cinque anni e con l'ammenda fino 75.000 euro.*

*Le pene sono aumentate fino a sette anni di reclusione e fino a 100.000 euro di ammenda quando:*

*1° il conducente ha commesso una violazione palesemente intenzionale di un particolare obbligo di prudenza o sicurezza, previsto da leggi o regolamenti, diverso da quelli menzionati di seguito;*

*2° il conducente era in uno stato di evidente ubriachezza o in uno stato di alterazione alcolica caratterizzato da una concentrazione di alcol nel sangue o nell'aria espirata pari o superiore ai tassi fissati dalle disposizioni legislative o regolamentari del codice della strada o ha rifiutato di sottoporsi alle verifiche previste dallo stesso codice e intese a stabilire l'esistenza di uno stato di ebbrezza;*

*3° risulta da un esame del sangue o della saliva che il conducente ha fatto uso di sostanze o piante classificate come stupefacenti o si è rifiutato di sottoporsi ai controlli prescritti dal codice della strada per stabilire se stesse guidando sotto l'influenza di stupefacenti;*

*4° il conducente non è titolare della patente di guida richiesta dalla legge o dal regolamento o la sua licenza è stata annullata, invalidata, sospesa o ritirata;*

*5° il conducente ha superato la velocità massima consentita in misura uguale o superiore a 50 km/h;*

*6. il conducente, sapendo di aver appena causato o occasionato un incidente, non si è fermato e ha quindi cercato di sottrarsi alla responsabilità penale o civile che potrebbe derivarne.*

*Le pene sono aumentate fino a dieci anni di reclusione e fino a 150.000 euro di ammenda se ricorrono due o più delle circostanze menzionate nel n. 1 e seguenti di questo articolo ».*

La disposizione pare configurare un autonomo titolo di reato rispetto all'omicidio colposo, anche se la dottrina dominante lo inquadra nel novero delle circostanze aggra-

vanti<sup>62</sup>. La fattispecie base, prevista dal primo comma, tipizza un *faute simple*, mentre quella aggravata di cui al secondo comma, primo alinea, punisce con pena più severa il *faute délibérée*, connotato dalla circostanza che l'agente ha scientemente violato un obbligo di diligenza sufficientemente specificato in una norma positiva, consapevole del rischio per gli interessi tutelati, senza tuttavia approdare a un atteggiamento doloso rispetto all'evento lesivo<sup>63</sup>. Da notare che l'escursione edittale per le successive ipotesi contemplate nella fattispecie aggravata è unica, accomunando condotte dal disvalore assai diverso sotto il profilo qualitativo e della gravità: dal già riferito *faute délibérée* si passa alla guida in stato di ebbrezza o stupefazione, alla quale per altro è equiparato il rifiuto di sottoporsi ai relativi accertamenti.

Si tratta di un delitto, in quanto punito con la pena dell'*emprisonnement*. Con le opportune differenze sanzionatorie, sono simili a quello appena visto i delitti di cui agli artt. 222-19-1 e 222-20-1, i quali incriminano le lesioni colpose che causano un'inabilità al lavoro rispettivamente inferiore ovvero o uguale o superiore a tre mesi. Merita rilevare che le lesioni che causano un'incapacità lavorativa inferiore a tre mesi sono trattate come delitto solo se addebitabili a titolo di *imprudence qualifiées*, nei termini sopra visti (art. 222-20); altrimenti, se conseguenti a un fatto di *imprudence ordinarie*, integrano gli estremi di una contravvenzione (art. R. 625-2), tuttavia elevata a delitto se il fatto è cagionato alla guida di un veicolo a motore.

Dando un rapido sguardo al *Code de la route*<sup>64</sup>, l'eccesso di velocità per una misura pari o superiore a 50 km/h rispetto a quella consentita è elevato a delitto se commesso recidivamente (art. L. 413-1). Il delitto di guida in stato di ebbrezza<sup>65</sup>, punito con la reclusione e l'ammenda rispettivamente fino a due anni e 4500 euro, ricorre se nel soggetto viene riscontrata una concentrazione alcolica pari o superiore a 0,8 mg/l nel sangue o 0,4 mg/l nell'aria espirata, oppure quando, al di là delle soglie quantitative, è ricavabile

---

<sup>62</sup> Così ANDRÉ, *Droit pénal spécial*, Dalloz, 2017<sup>4</sup>, 112; MALABAT, *Droit pénal spécial*, Dalloz, 2015<sup>7</sup>, 108; *contra* GUEDÓN, *op. cit.*, 2079.

<sup>63</sup> Così PIN, *Droit pénal général*, Dalloz, 2018<sup>9</sup>, 199 s., nonché DREYER, *Droit pénal spécial*, Ellipses, 2016<sup>3</sup>, 57 ss.; su questa particolare forma di colpa si veda anche MAYAUD, *Droit pénal général*, P.U.F., 2015<sup>5</sup>, 288 ss., il quale si segnala per un approfondimento sulle modalità di accertamento (293 s.).

<sup>64</sup> Per una disamina approfondita, anche degli aspetti processuali, relativa alle disposizioni del codice della strada, si veda CHANGEUR, *Droit pénal de la circulation routière*, Editions du Puits Fleuri, 2015.

<sup>65</sup> Sul punto PRADEL-DANTI JUAN, *Droit pénal special*, Cujas, 2010<sup>5</sup>, 125 ss.

da una serie di indici che il conducente si trova *en état d'ivresse manifeste*<sup>66</sup> (art. L. 234-1). Con la medesima pena è trattata la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, purché tale circostanza risulti dall'analisi della saliva o del sangue (art. L. 235-1). La guida senza patente costituisce un delitto sanzionato a vario titolo a seconda che la licenza non sia stata ottenuta (art. L. 221-2), abbia perso efficacia per esaurimento dei punti oppure sia stata ritirata o sospesa (artt. L. 223-5 e L. 224-16).

Per quanto riguarda le relazioni tra gli illeciti del codice della strada e quelli del codice penale, la dottrina, in ossequio al principio del *ne bis in idem*, tende a ritenere i primi, in quanto *infractions obstacles*, assorbiti in ricorrenza dei secondi<sup>67</sup>; la giurisprudenza, dal canto suo, quantomeno con riferimento alle contravvenzioni, si è orientata nel senso di ammettere il cumulo, argomentando in base alla diversità di bene giuridico tutelato<sup>68</sup>.

## **6. Il rapporto tra le fattispecie di pericolo e i corrispondenti reati colposi d'evento: criticità dell'assetto vigente in Italia**

Dalla disamina appena conclusa è emerso come tre dei quattro ordinamenti passati in rassegna si orientino verso un notevole utilizzo del modello del reato di pericolo per la repressione delle infrazioni delle regole disciplinanti la circolazione. Pur con qualche sfumatura, l'assetto è nel complesso molto simile: alle incriminazioni di pericolo astratto, relative alla guida in stato di ebbrezza o di alterazione, si affianca una fattispecie generale di pericolo concreto, volta a sanzionare ulteriori condotte in grado di mettere a repentaglio la sicurezza del traffico veicolare. Oltre a quest'ultima, il sistema spagnolo sceglie di incriminare autonomamente, ancora una volta secondo lo schema del pericolo astratto, la guida ad una velocità di gran lunga superiore rispetto al limite fissato.

---

<sup>66</sup> Per una ricognizione della casistica giurisprudenziale su quest'ultimo aspetto CHANGEUR, *op. cit.*, 171 ss.

<sup>67</sup> PIN, *op. cit.*, 261, 264 s.; *contra*, argomentando sulla base del diverso momento in cui i due illeciti si consumano, RASSAT, *Droit pénal général*, Ellipses, 2017<sup>4</sup>, 263 s. Il problema in ogni caso ha scarsa rilevanza pratica, poiché in caso di concorso tra pene della stessa natura l'art. L. 132-3 dispone che trovi applicazione solo la pena più grave.

<sup>68</sup> Di recente in tal senso Cass. crim., 16 novembre 2016, n° 15-85949, in <http://www.legifrance.gouv.fr>, seppur con riferimento al delitto di *mise en danger*.

Il legislatore italiano si è orientato verso un paradigma differente, sin dal massiccio intervento di depenalizzazione operato dal codice della strada vigente, che ha abrogato gran parte delle contravvenzioni previste dal D.P.R. 15 giugno 1959, n. 393; residuano, nell'area del penalmente rilevante, solo la guida in stato di ebbrezza e/o di stupefazione<sup>69</sup>.

In questa sede non è possibile valutare l'efficacia dell'uno o dell'altro modello; d'altra parte, però, nemmeno avrebbe senso esprimere un giudizio di preferenza astratta verso le soluzioni passate in rassegna, atteso che, come visto, l'operatività della risposta penale dipende da un complesso di fattori che trascende il piano strettamente penalistico. Un dato può, però, essere agevolmente rilevato: lo strumentario sanzionatorio complessivamente predisposto dal legislatore italiano nel contrasto alla criminalità stradale spicca per la sua irragionevolezza ove si considerino complessivamente le fattispecie di pericolo, penali e amministrative, codificate nel codice della strada, e i delitti colposi di omicidio e di lesioni.

Anzitutto, sul terreno della razionalità interna alla stessa fattispecie, bisogna evidenziare come condotte, parificate dal punto di vista sanzionatorio quando conducano alla produzione di un evento lesivo, ricevono invece un trattamento molto diverso qualora quest'ultima eventualità non si verifichi. Si pensi alle già esaminate condotte di cui al quinto comma degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, che abbiamo definito di "guida spericolata": passaggio con il semaforo rosso, velocità elevata, inversione in prossimità di dossi ecc. Nel caso in cui da tali comportamenti derivi un evento morte o lesioni, l'autore va incontro alla stessa cornice edittale prevista per l'ipotesi di guida in stato di ebbrezza con un tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l; con la differenza, però, che mentre quest'ultima condotta costituisce di per sé reato, punito con l'ammenda da 800 a 3.200 euro e l'arresto fino a sei mesi (art. 186 c.d.s.), le prime rimangono confinate sul piano della repressione amministrativa: a titolo esemplificativo, la violazione della segnaletica semaforica (art. 146, co. 3) e il sorpasso in presenza di linea continua (art. 148, co. 16)

---

<sup>69</sup> Nonché i delitti di cui agli artt. 9-*bis* e 9-*ter*, relativi alla organizzazione e alla partecipazione a competizioni non autorizzate e al gareggiamento in velocità, e quelli di omesso soccorso e fuga stradale, previsti dall'art. 189 c.d.s. Tuttavia queste fattispecie non rilevano ai fini delle nostre considerazioni poiché non incriminano l'infrazione di regole di diligenza disciplinanti la circolazione; peraltro, i reati concernenti le competizioni e il gareggiamento in velocità contengono apposite aggravanti, per l'ipotesi in cui l'autore cagioni la morte o le lesioni, le quali, come già visto (*supra*, cap. II, § 1), si applicano in luogo dei reati di omicidio e di lesioni stradali.

sono puniti con la sanzione pecuniaria da 163 a 652 euro; l'inversione del senso di marcia in prossimità di curve, intersezioni o dossi con la sanzione da 85 a 338 euro.

Il disallineamento appena indicato non è ancora sufficiente a tacciare di irragionevolezza l'assetto normativo oggetto della nostra analisi, poiché potrebbero sussistere ragioni che lo giustificano. Una spiegazione potrebbe essere ad esempio rintracciata nella maggior carica di pericolosità insita nella guida in stato di alterazione rispetto alle altre condotte di guida temeraria: detto in altri termini, si potrebbe sostenere che rispetto a queste ultime la conduzione di un veicolo in stato di alterazione avrebbe maggiori possibilità di approdare a un risultato lesivo e questa circostanza legittimerebbe la differenza sanzionatoria tra le diverse condotte, che invece si azzerava quando ad esse segua un evento lesivo<sup>70</sup>. Tuttavia tale asserzione, oltre a non essere suffragata da alcun dato statistico, cade di fronte a considerazioni di incontestabile evidenza<sup>71</sup>. Anzitutto, non si vede infatti perché sia più pericolosa la guida di colui che versa in uno stato di ebbrezza attestato su valori medi rispetto a quella di chi percorre tratti di strada contromano – anche per tale infrazione, per inciso, è prevista la sanzione amministrativa compresa tra 163 e 652 euro (art. 143, co. 11) – e a velocità non consentita. Né si può far leva sulla maggiore ricorrenza, fra gli utenti della strada, della guida in stato di alterazione rispetto ad altre infrazioni, come ad esempio la guida contromano: la frequenza statistica dei reati non è certo un criterio di politica legislativa da utilizzare in sede di fissazione della cornice edittale, altrimenti anche crimini gravissimi ma di rara perpetrazione dovrebbero andare incontro a pene piuttosto blande.

---

<sup>70</sup> In tal proposito, si è autorevolmente sostenuto, forse riponendo una fiducia eccessiva nella scientificità del legislatore, che la differenza tra la forbice edittale di un reato di pericolo e quella del corrispondente reato di danno sia espressiva del tasso di probabilità con cui quella condotta è idonea a sfociare nella lesione; cosicché, laddove tale divaricazione sia piuttosto elevata, l'interprete dovrebbe accontentarsi, per poter affermare l'integrazione della fattispecie di pericolo, anche di una non elevata probabilità di verificazione della lesione: così ANGIONI, *Il pericolo concreto*, cit., 265 ss. Seguendo la prospettiva dell'Autore, dunque, la maggiore distanza, in termini sanzionatori, che separa le infrazioni di cui al comma quinto dalla corrispondente fattispecie di lesione rispetto a quella intercorrente tra quest'ultima e la guida in stato di ebbrezza per un valore compreso tra 0,8 e 1,5 g/l, dovrebbe essere indice della minore probabilità che le prime conducano all'evento lesivo.

<sup>71</sup> Vi sarebbe peraltro da chiedersi perché non siano punite allo stesso modo condotte, sempre relative alle condizioni del conducente, parimenti idonee a sfociare in infrazioni cautelari: si pensa alla guida in stato di sonnolenza, di depressione, di distrazione cronica, di malattia. In senso critico su tale aspetto JACOBS, *The Law and Criminology*, cit., 182 s., il quale ritiene che l'isolata incriminazione della guida in stato di ebbrezza o di intossicazione da stupefacenti si giustifichi essenzialmente solo in ragione di una maggiore facilità probatoria.

Vero è che il legislatore è libero, nell'esercizio della sua discrezionalità, di operare scelte differenti di criminalizzazione pur a fronte di condotte omogenee sotto l'aspetto della pericolosità. Tuttavia, in merito a tale aspetto vale ricordare la circolare 5 febbraio 1986, n. 7611 della Presidenza del Consiglio dei Ministri, recante « criteri orientativi per la scelta tra delitti e contravvenzioni e per la formulazione delle fattispecie penali », la quale, dopo aver fissato alcuni parametri di massima per la scelta tra sanzioni amministrative, contravvenzioni e delitti e dopo aver precisato che la contravvenzione costituisce lo schema di tutela privilegiato per « norme di carattere preventivo-cautelare che codificano regole di prudenza, di diligenza, di perizia, volte alla tutela anticipata e indiretta di beni giuridici di primaria importanza, quali la vita, l'integrità fisica, l'incolumità », così ammonisce:

« in termini distributivi, dovrà porsi la massima attenzione ad evitare disparità di trattamento (per eccesso o per difetto) rispetto ad ipotesi di reato comparabili, per relativa omogeneità di contenuto offensivo, con quella da sanzionare. Le sperequazioni punitive, per quanto sottratte – secondo l'orientamento della Corte costituzionale – alla valutazione in termini di legittimità costituzionale ai sensi dell'art. 3 della Costituzione, salvo il caso di patenti violazioni del canone di ragionevolezza, incidono negativamente sulla funzione di prevenzione generale, perché denunciano casualità ed eccentricità dell'incriminazione ».

Peraltro, le incongruenze che abbiamo segnalato emergono non solo nel confronto tra sanzione penale, prevista solo per la guida in stato di alterazione, e sanzione amministrativa per le condotte di “guida spericolata”, ma anche se si volge lo sguardo alle sanzioni accessorie, tra le quali risalta la sospensione della patente. In questo contesto la scarsa sistematicità appare forse ben più grave, se si considera che la vera partita della prevenzione si gioca su questo tipo di sanzioni<sup>72</sup>, avuto riguardo alla irrisorietà di quelle

---

<sup>72</sup> Si osserva infatti che alle sanzioni accessorie dovrebbe essere tributato un ruolo centrale nell'ambito di un sistema interessato da un forte processo di riduzione dell'intervento penale: così PROFETA, *La modifica del sistema sanzionatorio in materia di circolazione stradale*, in *Depenalizzazione e circolazione stradale. Atti Convegno Automobile Club Lucca 24 giugno 2000*, Giuffrè, 2002, 175; QUINTEIRO OLIVARES, *La décriminalisation des infractions à la circulation*, in *Rev. sc. crim. et de droit pén. comp.*, num. spéc., *Les infractions routières*, 1978, 189 s. In senso opposto si veda NUVOLONE, *Depenalizzazione apparente e norme penali sostanziali*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1968, 64, il quale, nel complesso di una critica avverso la degradazione dell'illecito penale sul terreno amministrativo, in quanto ciò si tradurrebbe in una elusione delle garanzie che assistono la sanzione criminale, denuncia « una certa mancanza di coerenza tra depenalizzazione e inasprimento del regime sanzionatorio in tema di patente ». A prescindere dalla collocazione in uno specifico apparato – penale o amministrativo –, v'è chi si orienta in generale a favore della sostituzione della pena detentiva con quella pecuniaria e interdittiva, anche con riferimento alle infrazioni più gravi, come la guida in stato di ebbrezza: in tal senso ZIPF, *Kriminalpolitik: ein Lehrbuch*, C.F. Mul-

amministrative pecuniarie e di quelle penali, queste ultime destinate a perdersi, per i più sfortunati, nei rivoli delle misure alternative e delle sanzioni sostitutive, o a cadere, per i più fortunati, sotto la scure della prescrizione.

Entrando nel dettaglio, per alcune delle infrazioni considerate la misura della sospensione della patente non è proprio prevista (è il caso della circolazione contromano, dell'inversione di marcia in prossimità di intersezioni, curve e dossi e della violazione della segnaletica semaforica, ad eccezione dell'ipotesi di recidiva nel biennio); per altre è prevista, ma in misura nettamente inferiore (da uno a tre mesi per le condotte di sorpasso più avventate) rispetto a quella fissata per la guida in stato di alterazione (da tre a sei mesi per tasso alcolemico compreso tra 0,5 e 0,8 g/l<sup>73</sup>; da sei mesi a un anno per tasso tra 0,8 e 1,5; fino a due anni per tasso superiore a 1,5; da uno a due anni per guida in stato di stupefazione).

L'inadeguatezza delle sanzioni interdittive appena riferite per le condotte di "guida spericolata" appare poi manifesta se confrontata con la revoca della patente nel caso in cui le stesse integrino gli estremi di un omicidio stradale aggravato ai sensi dell'art. 589-bis, co. 5 c.p., atteso che in tale eventualità l'autore non può conseguire una nuova abilitazione prima che siano trascorsi dieci anni dalla revoca (art. 222, co. 3-bis c.d.s., introdotto dalla l. 41 del 2016): una ulteriore conferma della divaricazione sanzionatoria tra fattispecie colposa d'evento e illeciti amministrativi di pericolo.

A questi elementi di irragionevolezza – per così dire – interni, se ne affiancano altri che affiorano non appena si pone mente alla costellazione di fattispecie di pericolo che fa da contorno al modello di reato colposo che, sotto l'aspetto dell'inasprimento sanzionatorio, ha sempre proceduto, almeno fino alla l. 41 del 2016, in parallelo rispetto a quello stradale, ossia l'omicidio e le lesioni cagionati in violazione della normativa antinfortunistica. Quest'ultimo settore è caratterizzato da una forte densità di fattispecie di pericolo, codificate nel d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e rivolte ai vari soggetti ivi individua-

---

ler, 1980<sup>2</sup>, trad. it. a cura di Bazzoni, *Politica criminale*, Giuffrè, 1989, 9 s.; ANDENAES, *Deterrence and Specific Offenses*, in *The University of Chicago Law Review*, 1971, 553.

<sup>73</sup> Con riferimento a tale *range* di valori emerge peraltro un ulteriore vistoso profilo di irrazionalità: sebbene tale condotta sia punita con la sanzione amministrativa da 532 a 2127 euro e con la sospensione della patente nei termini su visti, l'omicidio o le lesioni commesse in tale stato di ebbrezza non costituiscono un'ipotesi aggravata; contrariamente, infrazioni punite con la sola sanzione amministrativa pecuniaria nettamente inferiore, come la guida contromano e la violazione della segnaletica semaforica, danno luogo a un'ipotesi aggravata di omicidio o lesioni stradali.

ti, che garantiscono un livello di tutela avanzato rispetto ai reati di omicidio e lesioni codificati nel codice penale al secondo comma degli artt. 589 e 590. Tale raffronto risulta ovviamente banale se non si tiene conto delle peculiarità proprie dei due settori: nel prossimo paragrafo vedremo come il ricorso generalizzato al modello del pericolo astratto, che caratterizza l'apparato sanzionatorio previsto nel d.lgs. 81 del 2008, non è agevolmente trasponibile nel codice della strada. Nondimeno, la differenza appena segnalata costituisce un ulteriore elemento sul quale sarebbe interessante riflettere nell'ottica di assicurare un'efficace complementarietà tra fattispecie di mera condotta costruite sull'inosservanza di doveri cautelari e fattispecie d'evento.

In definitiva, le considerazioni tracciate dimostrano come il complesso sanzionatorio riguardante la circolazione stradale sia scarsamente ponderato, da un lato perché inosservanze assimilabili sul piano del disvalore – e assimilate per trattamento sanzionatorio quando produttive di una lesione – vanno incontro a un trattamento profondamente differenziato, dall'altro perché, in generale, la risposta sanzionatoria è troppo sbilanciata sul versante del delitto colposo d'evento piuttosto che su quello della repressione, anche solo a livello amministrativo, delle infrazioni delle regole del traffico e della conseguente prevenzione degli eventi lesivi che da queste possono derivare.

## **7. (Segue): possibili vie d'uscita. La tendenziale impraticabilità del modello del reato di pericolo e la necessità di implementare l'apparato sanzionatorio amministrativo**

Le osservazioni svolte nel paragrafo precedente impongono di soffermarci più dettagliatamente sul rapporto tra reati di pericolo e corrispondenti fattispecie di evento, con particolare riguardo all'efficacia dei primi in chiave di anticipazione della tutela nel settore oggetto del nostro studio.

Spostando per un attimo lo sguardo dalla circolazione stradale su un terreno più generale, vale la pena di considerare brevemente l'opinione secondo la quale il modello del reato colposo di evento sarebbe obsoleto nel contesto di una modernità densa di potenziali fonti di rischio e dunque da sostituire mediante lo schema del reato di pericolo, in funzione di avanzamento della tutela. Questa tesi, che trae linfa dall'esame delle pro-

blematiche annidate nel controverso rapporto tra diritto penale e società industriale, fa sostanzialmente leva su due ordini di argomentazioni.

Anzitutto, il reato colposo d'evento dispiegherebbe una scarsa efficacia intimidatoria, in quanto la punizione non consegue alla negligenza tenuta ma in fin dei conti viene a dipendere dalla circostanza, del tutto casuale, che da tale condotta scaturisca una lesione<sup>74</sup>. Si è, sul punto, notato:

« se l'intento vuol essere quello di non lasciare esenti da conseguenze violazioni, talora macroscopiche, dei doveri di diligenza, specie allorquando essi siano posti a tutela di beni fondamentali, allora deve prendersi atto della circostanza che un sistema penale imperniato, specie per quel che concerne il reato colposo, sulla *causazione di eventi* (qui intesi in senso naturalistico) mette in conto strutturalmente che condotte rischiose anche gravi possano essere realizzate con una minima probabilità di risposta sanzionatoria, ricollegandosi quest'ultima, per l'appunto, all'eventualità - il più delle volte, tutto sommato, improbabile - che esse producano effettivamente gli eventi suddetti. Una situazione, quest'ultima, la quale determina una sorta di *cifra oscura* istituzionalizzata (in quanto non derivante da difficoltà accertative, ma da un meccanismo riconducibile alla teoria del reato), con riflessi evidenti sul piano della prevenzione generale; una situazione, inoltre, tale per cui, realizzata una condotta antidoverosa, il fatto che a quest'ultima possa conseguire o meno la pena prevista per il prodursi, ad essa dovuto, dell'evento penalmente significativo dipende, lo si deve riconoscere, soltanto dal caso »<sup>75</sup>.

Detto metaforicamente, la fattispecie colposa d'evento, intervenendo solo di fronte alla verifica di una lesione, si comporterebbe come la nottola di Minerva di hegeliana memoria, la quale spicca il suo volo sul far del crepuscolo.

Il fatto che le conseguenze afflittive derivino da circostanze casuali – e qui veniamo al secondo argomento – creerebbe poi una vistosa disparità di trattamento fra coloro che, pur comportandosi in maniera gravemente inconsulta, non abbiano fortuitamente provocato alcun evento lesivo e una ristretta cerchia di “sfortunati”, rispetto ai quali quest'ultima eventualità si è concretizzata<sup>76</sup>.

<sup>74</sup> Così SCHÜNEMANN, *Unzulänglichkeiten des Fahrlässigkeitsdelikts in der modernen Industriegesellschaft. Eine Bestandsaufnahme*, in *Gedächtnisschrift für Dieter Meurer*, De Gruyter, 2002, 56.

<sup>75</sup> EUSEBI, *Appunti sul confine fra dolo e colpa nella teoria del reato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2000, 1068.

<sup>76</sup> Testualmente EUSEBI, *op. ult. cit.*, 1078. Conf. FORTI, *Sulla definizione della colpa nel progetto di riforma del codice penale*, in *La riforma del codice penale. La parte generale*, a cura di De Maglie-Seminara, Giuffrè, 2002, 82; SCHÜNEMANN, *op. ult. cit.*, 57.

Sulla scorta di tali considerazioni, si è dunque affermato che la soluzione migliore per implementare il livello di tutela sarebbe quella di ricorrere alla sostituzione del reato colposo d'evento con reati di pericolo, astratto e concreto, incriminanti condotte realizzate in violazione di prescrizioni cautelari<sup>77</sup>.

La proposta in parola, invero sorretta da finalità essenzialmente provocatorie e perciò scarsamente approfondita sia in linea generale sia con riferimento a specifici ambiti della responsabilità colposa, indubbiamente contiene un nucleo di verità che non può essere liquidato come una velleità incapace di trovare spazi operativi nella politica legislativa, se non altro perché coglie i tratti di un processo incontestabilmente in atto. Non si può infatti negare che l'ordinamento, pur mantenendo fermo il reato colposo d'evento, faccia sempre più spesso ricorso alla sanzione penale per presidiare l'osservanza di determinate cautele in settori particolarmente sensibili della vita di relazione. Né si può revocare in dubbio la circostanza che, in generale, il paradigma del reato colposo d'evento espliciti un'efficacia general-preventiva nettamente inferiore rispetto a quello doloso: in primo luogo perché la componente volitiva, presente in quest'ultimo, riduce notevolmente i margini di operatività del caso (*Zufall*), mentre nella prima ipotesi le *chances* di impunità sono tutte a favore dell'autore, in quanto solo a un numero molto ristretto di imprudenze commesse nella vita di ogni giorno segue un evento lesivo; in secondo luogo perché, anche qualora nel reato doloso la componente casuale giocasse efficacemente il suo ruolo a favore dell'autore, scongiurando la verifica dell'evento, rimarrebbe aperta la punibilità a titolo di tentativo<sup>78</sup>.

Ovviamente, l'idea di accantonare il paradigma del reato colposo d'evento e dunque parificare il trattamento sanzionatorio dei reati di mera condotta incriminanti la violazione delle cautele a quello della corrispondente fattispecie d'evento non può trovare cittadinanza in un diritto penale del fatto improntato al canone della materialità, nel quale il disvalore d'evento legittima un *surplus* di pena. Ciò nondimeno, pare utile sfruttare gli spunti offerti dalla tesi in parola e chiedersi se un'implementazione dei modelli di anticipazione della tutela può condurre, con specifico riferimento al settore della circolazione stradale, a risultati confortanti in termini di prevenzione dei delitti di omicidio e lesioni stradali.

---

<sup>77</sup> SCHÜNEMANN, *op. ult. cit.*, 57 ss.

<sup>78</sup> Nello stesso senso EUSEBI, *op. loc. cit.*

Prendendo le mosse dalla praticabilità della soluzione facente leva sul ricorso a fattispecie di pericolo astratto, s'impone una precisazione preliminare. L'equivalenza semantica delle aggettivazioni astratto/presunto, come contrapposte alla nozione di pericolo concreto, inteso quale schema tipico nel quale il giudice è chiamato a riscontrare l'effettiva produzione di un pericolo, è avversata da una parte autorevole della dottrina. Si è ritenuto, proprio adducendo esempi tratti dalla circolazione stradale, che mentre il pericolo astratto è proprio di quelle fattispecie che tipizzano condotte delle quali non è possibile valutare la pericolosità *ex ante* e talora nemmeno *ex post*, nel pericolo presunto siffatto apprezzamento è invece possibile, solo che il legislatore lo sottrae alla discrezionalità del giudice, presumendo in maniera invincibile la pericolosità della condotta<sup>79</sup>.

Esempi del primo tipo sono le condotte di sorpasso e di inversione di marcia in luoghi di limitata o inesistente visibilità, come curve o dossi, non potendo il conducente calcolare, al momento della condotta, se provengono veicoli nella direzione opposta. Esempi del secondo tipo sono il passaggio con rosso, l'eccesso di velocità, la circolazione contromano e il sorpasso su rettilineo piano ma in presenza di linea continua: in questi casi è possibile accertare le condizioni nelle quali la condotta negligente è meno pericolosa, ad esempio per l'assenza di altri veicoli in transito nelle direzioni opposte.

Aderendo a questa distinzione, dovrebbe dunque ricorrersi al modello del pericolo astratto per le condotte delle quali non è possibile valutare il tasso di pericolosità; diversamente, le situazioni nelle quali questa valutazione è possibile dovrebbero essere ricondotte nell'alveo del pericolo concreto: infatti, anche a voler prescindere dai dubbi di costituzionalità che da sempre attanagliano la tecnica di incriminazione fondata sul pericolo presunto e che possono ritenersi ormai superati<sup>80</sup>, qualora si scegliesse di preservare l'osservanza delle cautele mediante il ricorso alla sanzione penale, sarebbe nondi-

---

<sup>79</sup> MANTOVANI, *Pt. gen.*, cit., 203; PALAZZO, *Corso*, cit., 76. Altri Autori accolgono la medesima distinzione, fondandola tuttavia su presupposti parzialmente differenti: si ritiene infatti che nel paradigma del pericolo astratto, differentemente da quello presunto, non manchi la possibilità di una valutazione della pericolosità, ma questa valutazione sia limitata solo ad alcuni elementi tipizzati nella fattispecie, dovendo il giudicante fare *astrazione* da altri (in tal senso GALLO, *I reati di pericolo*, in *Foro pen.*, 1969, 2 ss.; GRASSO, *L'anticipazione della tutela penale: i reati di pericolo e i reati di attentato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1986, 697 ss.). Per una rassegna critica delle varie classificazioni, che si risolve nella riaffermazione del dualismo tra pericolo astratto e concreto, si veda di recente D'ALESSANDRO, *Pericolo astratto e limiti soglia*, Giuffrè, 2012, 149 ss.

<sup>80</sup> Per una panoramica e una critica delle posizioni su questo aspetto si rinvia a GRASSO, *op. ult. cit.*, 705 ss.

meno opportuno ridurre l'area di intervento penale attraverso una maggiore tipizzazione della fattispecie, quantomeno laddove possibile.

La praticabilità della soluzione facente leva sull'anticipazione della tutela tuttavia non merita di essere ulteriormente approfondita: svariate ragioni vi ostano. Anzitutto, il ricorso all'incriminazione mediante l'introduzione di fattispecie contravvenzionali di pericolo astratto segnerebbe un passo indietro rispetto all'evoluzione dei modelli sanzionatori nel settore in esame, contrassegnata, come prima si diceva, da un intervento massiccio di depenalizzazione, ispirato ovviamente a una logica deflattiva. Di converso, un nuovo ricorso allo strumentario penale non farebbe che inflazionare il carico di lavoro di procure e tribunali e finirebbe così per consegnare il complesso di sanzioni all'ineffettività più assoluta.

Inoltre, anche a voler prescindere dall'ingolfamento degli uffici giudiziari e dal conseguente tasso di estinzione dei reati per prescrizione, un apparato contravvenzionale fondato sul classico binomio ammenda e arresto risulterebbe peraltro scarsamente risolutivo. Da un lato, infatti, il tasso di riscossione delle pene pecuniarie si attesta su percentuali sconfortanti e le stesse non vengono convertite quando il reo non adempie alla sua obbligazione<sup>81</sup>; dall'altro la pena detentiva, per la sua tenuità, è destinata a tramutarsi in sanzioni sostitutive o misure alternative<sup>82</sup>.

Qualora poi si optasse per l'introduzione di fattispecie di pericolo concreto – e qui passiamo alla seconda declinazione della proposta in esame –, verso la quale, come visto, si sono orientati alcuni degli ordinamenti su analizzati, alle criticità appena segnalate se ne aggiungerebbe una ulteriore, ossia quella relativa alla difficoltà di accertamento dello stesso<sup>83</sup>.

In definitiva, l'incriminazione delle condotte secondo il modello del reato di pericolo può essere riconsiderata, a nostro avviso, limitatamente a condotte gravemente imprudenti, espressive di un dispregio delle regole così evidente da lambire gli estremi del-

---

<sup>81</sup> Sul punto cfr. GOISIS, *L'effettività (rectius ineffettività) della pena pecuniaria in Italia, oggi*, in *Dir. pen. cont.*, 13 novembre 2012.

<sup>82</sup> Proprio in considerazione di ciò v'è chi, già da tempo, ha proposto la diversificazione del trattamento sanzionatorio per le contravvenzioni, ricorrendo a strumenti diversi dalla pena detentiva già in fase di previsione edittale della sanzione e non in funzione sostitutiva: per tutti DONINI, *Il delitto contravvenzionale*, Giuffrè, 1993, 363 (nel testo e in nota), al quale si rinvia per ulteriori riferimenti bibliografici sul punto.

<sup>83</sup> Sul punto, per tutti, FIANDACA, *La tipizzazione del pericolo*, in *Dei Delitti e delle Pene*, 1984, 445 ss.

la responsabilità dolosa<sup>84</sup>. Si può pensare, in tal senso, al superamento del limite di velocità in misura particolarmente elevata o alla circolazione contromano, quantomeno sulle strade dotate di spartitraffico.

Una volta esposte le principali ragioni ostative rispetto a un (ri)utilizzo generalizzato della sanzione penale a presidio dell'osservanza delle regole cautelari, non resta dunque che vagliare la praticabilità di soluzioni differenti, prive delle controindicazioni su rassegnate<sup>85</sup>. In questa prospettiva, una possibile via d'uscita potrebbe essere l'implementazione delle misure amministrative già codificate, prima tra tutte la sospensione della patente.

Anche sul terreno dei provvedimenti inibitori della guida si registra un'eccessiva divaricazione tra le blande misure previste nel caso di infrazioni non seguite da alcun evento, cui si accennava nel paragrafo precedente, e sanzioni accessorie amministrative conseguenti all'omicidio o alle lesioni stradali. Mentre nel primo caso, quando la sospensione è prevista, essa si attesta generalmente entro margini edittali quantificabili nell'ordine dei mesi, nel secondo caso la revoca della patente, così come risultante dal significativo inasprimento operato dalla l. 41 del 2016, paralizza l'ottenimento di una nuova abilitazione per un periodo che varia dai cinque ai trent'anni, a seconda delle circostanze (art. 222 c.d.s.)<sup>86</sup>.

L'allargamento delle infrazioni punite con la sospensione della patente e l'aumento del periodo di sospensione, nonché l'ampliamento delle ipotesi di revoca della patente anche al di fuori dei ristretti casi in cui venga integrata una contravvenzione o il soggetto sia recidivo rispetto a una violazione amministrativa, potrebbero contribuire a ridurre quello iato tra carico sanzionatorio conseguente alla infrazione delle regole cautelari, da un lato, e reato colposo d'evento dall'altro, considerato arbitrario da coloro che fanno leva sulla componente di casualità insita nell'evento. La misura, di natura marcatamente

---

<sup>84</sup> In tal senso già NUVOLONE, *Depenalizzazione apparente*, cit., 65.

<sup>85</sup> Con specifico riferimento alla prevenzione dei reati colposi, secondo EUSEBI, *op. ult. cit.*, 1069, occorre orientarsi verso « il superamento dei modelli sanzionatori tradizionali, caratterizzati dal ruolo cardine della detenzione (proponibile con minori resistenze, per l'appunto, facendo leva sul prodursi dell'evento lesivo): modelli i quali hanno fornito copertura alla *scarsa disponibilità*, che sovente accomuna uomo della strada e potentati economici, verso lo strutturarsi mediante adeguati strumenti anche prepenalistici - col supporto di sanzioni che *non richiedono* il ricorso al carcere - del controllo ».

<sup>86</sup> Peraltro, anche in tale misura si annidano elementi di irragionevolezza dovuti alla parificazione, sotto l'aspetto della durata del provvedimento inibitorio, tra l'omicidio stradale, nella versione base di cui al primo comma, e le lesioni stradali: tale profilo ha costituito oggetto di una recente ordinanza di rimessione alla Consulta (Trib. Torino, ord., Giud. Villani, 8 giugno 2018, cit.).

interdittiva, dovrebbe esplicitare una efficacia maggiore rispetto alla mera sanzione pecuniaria, senza tuttavia passare attraverso i gangli del processo penale, ma con un'appendice nel processo civile solo eventuale, qualora il destinatario proponga opposizione avverso il provvedimento. Per garantire l'ottemperanza del provvedimento si potrebbe al più pensare di elevare a contravvenzione la sua inosservanza (oggi art. 218, co. 6 c.d.s.).

Su questa traccia il discorso potrebbe andare molto avanti ma esulerebbe dagli argini di una trattazione fondamentale dedicata al reato colposo o, meglio, a una particolare manifestazione di quest'ultimo. Resta solo da chiedersi perché, pur a fronte di una progressiva ritrazione dell'intervento penale dal campo delle infrazioni del codice della strada, il legislatore non abbia potenziato l'incisività dello strumentario amministrativo ma, in maniera del tutto distonica, abbia invece inasprito le cornici edittali e il complessivo trattamento dei reati colposi d'evento con le riforme del 2006, del 2008 e del 2016.

La risposta si annida al di fuori di ragionamenti fondati sulla coerenza giuridica e politico-criminale e va probabilmente rintracciata nell'esigenza di offrire una reazione alle istanze provenienti dalla società civile, che al contempo risponda alla nota logica delle riforme a costo zero; caratteristiche non riscontrabili nella prevenzione amministrativa, che invece non appaga a sufficienza il bisogno di pena invocato a gran voce e richiede un notevole dispendio di risorse per garantire il controllo sulle strade.



## BIBLIOGRAFIA

ALTAVILLA Enrico, *La colpa*, Utet, 1957

ID., *Colpa penale*, in *Noviss. Dig. it.*, III, Utet, 1957, 544 ss.

AMATO Giuseppe, *Un impianto diretto a considerare solo la colpa specifica*, in *Guida dir.*, n. 16/2016, 55 ss.

AMBROSETTI Enrico M., *Il nuovo delitto di omicidio stradale*, in *Resp. civ. prev.*, 2016, 1785 ss.

ANDENAES Johannes, *Deterrence and Specific Offenses*, in *The University of Chicago Law Review*, 1971, 537 ss.

ANDRÉ Christophe, *Droit pénal spécial*, Dalloz, 2017<sup>4</sup>

ANGELONI Gian Carlo, *Il pedone*, Giuffrè, 1969<sup>2</sup>

ANGELONI Gian Carlo - BONASI BENUCCI Eduardo, *Circolazione stradale*, in *Enc. dir.*, Giuffrè, VI, 1960, 21 ss.

ANGIONI Francesco, *Il pericolo concreto come elemento della fattispecie penale*, Giuffrè, 1994<sup>2</sup>

ID., *Note sull'imputazione dell'evento colposo con particolare riferimento all'attività medica*, in *Studi in onore di Giorgio Marinucci*, II, *Teoria della pena e del reato*, Giuffrè, 2006, 1279 ss.

ANTOLISEI Francesco, *Il rapporto di causalità nel diritto penale*, Cedam, 1934

ID., *Manuale di diritto penale. Parte generale*, Giuffrè, 2003<sup>16</sup>, a cura di Conti; *Parte speciale – I*, Giuffrè, 2016<sup>16</sup>, a cura di Grosso

ANTONINI Elisabetta, *Ebbri e drogati al volante: il recente giro di vite nella disciplina*

*della circolazione stradale*, in *Criminalia*, 2008, 295 ss.

BALSANO Luigi, *La colpa stradale*, Giuffrè, 1959

BARTOLI Roberto, *Il problema della causalità penale. Dai modelli unitari al modello differenziato*, Giappichelli, 2010

BASILE Fabio, *La colpa in attività illecita*, Giuffrè, 2005

ID., *Fisionomia e ruolo dell'agente-modello ai fini dell'accertamento processuale della colpa generica*, in *Scritti in onore di Mario Pisani*, III, *Diritto dell'esecuzione penale; diritto penale; diritto, economia e società*, La Tribuna, 2010, 209 ss.

BAUMANN Jürgen - WEBER Ulrich - MITSCH Wolfgang - EISELE Jörg, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Giesecking, 2016<sup>9</sup>

BIANCA Cesare M., *Diritto civile*, V, *La responsabilità civile*, Giuffrè, 2012<sup>2</sup>

BIGIARINI Andrea, *Gli aspetti processuali più rilevanti: prelievo biologico coattivo, arresto in flagranza e competenza del giudice*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 442 ss.

BLAIOTTA Rocco, *Art. 43*, in *Codice penale. Rassegna di giurisprudenza e dottrina*, diretta da Lattanzi-Lupo, II, *Il reato*, Giuffrè, 2010, 301 ss.

ID., *Legalità, determinatezza, colpa*, in *Criminalia*, 2012, 375 ss.

BLANKE ROESER Constantin, *Kraftfahrzeugrennen iSd neuen § 315d StGB*, in *JuS*, 2018, 18 ss.

BOCKELMANN Paul, *Das strafrechtliche Risiko des Verkehrsteilnehmers*, in *NJW*, 1960, 1277 ss.

BOHNERT Joachim, *Das Bestimmtheitserfordernis im Fahrlässigkeitstatbestand*, in *ZStW*, 1982, 68 ss.

BONINI Sergio, *Quali spazi per una legislazione simbolica del diritto penale?*, in *Ind. pen.*, 2003, 491 ss.

BRICCHETTI Renato, *Inasprimenti in materia di circolazione stradale illecita. Ipotesi aggravate e implicazioni in tema di omicidio e lesioni colposi*, in *Il decreto sicurezza*, a cura di Scalfati, Giappichelli, 2008, 23 ss.

BRICK John, *Alcohol: Use, Abuse, Tolerance and Dependency*, in *Wiley Encyclopedia of Forensic Science*, a cura di Jamieson-Moenssens, Wiley, 2009, II, 123 ss.

BRUSA Emilio, *Della concausa nell'omicidio*, in *Riv. pen.*, 1889, II, 5 ss.

BURGSTALLER Manfred, *Das Fahrlässigkeitsdelikt im Strafrecht: unter besonderer Berücksichtigung der Praxis in Verkehrssachen*, Manz, 1974

CAFAGGI Fabrizio, *Profili di relazionalità della colpa*, Cedam, 1996

CALCAGNO Riccardo, *Malore improvviso: quid iuris? Analisi di un rapporto sistematico controverso* in *Dir. pen. proc.*, 2013, 1052 ss.

CANEPA Andrea, *L'imputazione soggettiva della colpa nella dottrina e giurisprudenza di lingua tedesca*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2010, 657 ss.

ID., *L'imputazione soggettiva della colpa. Il reato colposo come punto cruciale nel rapporto tra illecito e colpevolezza*, Giappichelli, 2011

CANESTRARI Stefano, *La doppia misura della colpa nella struttura del reato colposo*, in *Ind. pen.*, 2012, 21 ss.

CANESTRARI Stefano - CORNACCHIA Luigi - DE SIMONE Giulio, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, il Mulino, 2017<sup>2</sup>

CANZIO Giovanni, *Crisi della nomofilachia e prospettiva di riforma della Cassazione*, in *Cassazione e legalità penale*, a cura di Cadoppi, Dike, 2015, 329 ss.

CAPUTO Matteo, *Colpa penale del medico e sicurezza delle cure*, Giappichelli, 2018

CARDENAL MONTRAVETA Sergi, *De los delitos contra la seguridad vial*, in *Comentarios al código penal*, diretto da Corcoy Bidasolo-Mir Puig, Tirant lo Blanch, 2015<sup>2</sup>, 1297 ss.

CARFORA Francesco, *Colpa*, in *Dig. it.*, VII, pt. II, Utet, 1902, 746 ss.

CARRARA Francesco, *Programma del corso di diritto criminale. Parte generale*, Tipografia Giusti, 1867<sup>3</sup>; *Parte speciale, I*, Lucca, Tipografia Giusti, 1872<sup>3</sup>

CASTALDO Andrea, *L'imputazione oggettiva nel delitto colposo d'evento*, Jovene, 1989

CASTRONUOVO Donato, *Le definizioni legali del reato colposo*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2002, 495 ss.

ID., *La colpa penale*, Giuffrè, 2009

ID., *La colpa "penale". Misura soggettiva e colpa grave*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, 1723 ss.

CHANGEUR Jean François, *Droit pénal de la circulation routière*, Editions du Puits Fleuri, 2015

CIVELLO Gabriele, *La colpa eventuale nella società del rischio*, Giappichelli, 2013

ID., *Il principio del sibi imputet nella teoria del reato*, Giappichelli, 2017

COLOMBI CIACCHI Aurelia, *Fahrlässigkeit und Tatbestandsbestimmtheit*, Carl Heymanns, 2005

EAD., *Alla ricerca della determinatezza della fattispecie colposa: i recenti sviluppi della dottrina tedesca*, in *Ind. pen.*, 2005, 761 ss.

CONTIERI Enrico, *Sull'attenuante della minima partecipazione*, in *Foro pen.*, 1969, 101 s.s.

CORNACCHIA Luigi, *Il concorso di cause colpose indipendenti: spunti problematici*, in *Ind. pen.*, 2001, 645 ss. (pt. I), 1063 ss. (pt. II)

ID., *Concorso di colpe e principio di responsabilità penale per fatto proprio*, Giappichelli, 2004

CORREIA Eduardo, *Direito Criminal, II*, Almedina, 1965 (rist. 2016)

CURI Francesca, *Tertium datur. Dal common law al civil law per una scomposizione*

*tripartita dell'elemento soggettivo del reato*, Giuffrè, 2003

D'ALESSANDRO Francesco, *Pericolo astratto e limiti soglia*, Giuffrè, 2012

D'AURIA Donato, *Omicidio colposo aggravato e contravvenzione del codice della strada: concorso di reati o reato complesso?*, in *Dir. pen. proc.*, 2010, 714 ss.

ID., *Omicidio stradale: prime osservazioni*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 432 ss.

DE FRANCESCO Gennaro V., *Sulla misura soggettiva della colpa*, in *Studi Urbinati*, 1976-1978, 275 ss.

DE FRANCESCO Giovannangelo, *Profili sistematici dell'omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1971, 429 ss.

ID., *Lex specialis. Specialità ed interferenza nel concorso di norme penali*, Giuffrè, 1980

ID., *La colpa nel codice Zanardelli*, in *I codici preunitari e il codice Zanardelli*, coord. da Vinciguerra, Cedam, 1993, 409 ss.

ID., *Diritto penale. I fondamenti*, Giappichelli, 2011<sup>2</sup>

DELOGU Tullio, *Il principio della compensazione delle colpe nel diritto penale*, in *Studi Sassaresi*, 1936, 38 ss.

DE VERO Giancarlo, *Circostanze del reato e commisurazione della pena*, Giuffrè, 1983

DE VICENTE MARTÍNEZ Rosario, Artt. 381-382, in *Comentarios prácticos al Código Penal*, diretto da Gómez Tomillo, IV, *Delitos contra el medio ambiente, el patrimonio histórico, la ordenación del territorio y contra la seguridad colectiva. Artículos 319-385*, Aranzadi, 2015, 515 ss.

DIES, Riccardo, *I nuovi reati di omicidio e lesioni colpose commessi da chi guida in stato di ebbrezza o di stupefazione*, in *Resp. civ. e prev.*, 2010, 1645 ss.

DI GIOVINE Ombretta, *Il contributo della vittima nel delitto colposo*, Giappichelli, 2003

EAD., *Omicidio colposo e lesioni colpose nella circolazione stradale*, in *Reati contro la persona*, a cura di Manna, Giappichelli, 2007, 177 ss.

DI LANDRO Andrea R., *Dalle linee guida e dai protocolli all'individualizzazione della colpa penale nel settore sanitario. Misura oggettiva e soggettiva della malpractice*, Giappichelli, 2012

DOLCINI Emilio, *La commisurazione della pena*, Cedam, 1979

DONINI Massimo, *La partecipazione al reato tra responsabilità per fatto proprio e responsabilità per fatto altrui*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1984, 175 ss.

ID., *Illecito e colpevolezza nell'imputazione del reato*, Giuffrè, 1991

ID., *Imputazione oggettiva dell'evento*, Giappichelli, 2006

ID., *L'elemento soggettivo della colpa. Garanzie e sistematica*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, 124 ss.

DREYER Emmanuel, *Droit pénal spécial*, Ellipses, 2016<sup>3</sup>

DUNI Mario, *Gli obblighi del pedone*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1958, 147 s.

DUTTGE Gunnar, *Zur bestimmtheit des Handlungsunwerts von Fahrlässigkeitsdelikten*, Mohr Siebeck, 2001

ID., § 15, in *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, diretto da Joekcs-Miebach I, §§ 1–37, a cura di von Heintschel Heinegg, C.H. Beck, 2017<sup>3</sup>, 717 ss.

EISELE Jörg, *Der Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB)*, in *JA*, 2007, 168 ss.

EISENBERG Ulrich - KÖLBEL Ralf, *Kriminologie*, Mohr Siebeck, 2017<sup>7</sup>

ENGISCH Karl, *Untersuchungen über Vorsatz und Fahrlässigkeit im Strafrecht*, Liebmann, 1930 (rist. Scientia Verlag, 1964)

ESCHELBACH Ralf, § 46, in *Strafgesetzbuch Kommentar*, diretto da Satzger-Schlukebier-

Widmaier, Carl Heymanns, 2016<sup>3</sup>, 348 ss.

ESCUCHURI AISA Estrella, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Derecho Penal. Parte especial*, coord. da Casabona-Sola Reche-Boldova Pasamar, Comares, 2016, 631 ss.

EUSEBI Luciano, *Art. 43*, in *Commentario breve al codice penale*, diretto da Forti-Seminara-Zuccalà, Cedam, 2017<sup>6</sup>, 175 ss.

ID., *Appunti sul confine fra dolo e colpa nella teoria del reato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2000, 1053 ss.

FIANDACA Giovanni, *Il comportamento alternativo lecito*, in *Riv. trim. dir. proc. civ.*, 1975, 1598 ss.

ID., *La tipizzazione del pericolo*, in *Dei Delitti e delle Pene*, 1984

ID., *Caso fortuito e forza maggiore nel diritto penale*, in *Dig. disc. pen.*, II, Utet, 1988, 107 ss.

FIANDACA Giovanni - MUSCO Enzo, *Diritto penale. Parte generale*, Bologna, Zanichelli, 2014<sup>7</sup>; *Parte speciale*, II, t. I, *I delitti contro la persona*, Zanichelli, 2013<sup>4</sup>

FIORE Carlo - FIORE Stefano, *Diritto penale. Parte generale*, Utet, 2016<sup>5</sup>

FORNARI Luigi, *Descrizione dell'evento e prevedibilità del decorso causale: "passi avanti" della giurisprudenza sul terreno dell'imputazione colposa*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1999, 719 ss.

FORTI Gabrio, *La descrizione dell' « evento prevedibile » nei delitti colposi: un problema insolubile?*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1983, 1559 ss.

ID., *Colpa ed evento nel diritto penale*, Giuffrè, 1990

ID., *Sulla definizione della colpa nel progetto di riforma del codice penale*, in *La riforma del codice penale. La parte generale*, a cura di De Maglie-Seminara, Giuffrè, 2002, 67 ss.

ID., *Colpa*, in *Dizionario di diritto pubblico*, diretto da Cassese, Giuffrè, 2006, 945 ss.

FRANZONI Massimo, *Dei fatti illeciti. Art. 2043-2059*, in *Commentario del codice civile Scialoja-Branca, Libro quarto. Delle obbligazioni*, a cura di Galgano, Bologna, Zanichelli, 1993

FRISCH Peter, *Das Fahrlässigkeitsdelikt und das Verhalten des Verletzten*, Duncker & Humblot, 1973

FRISCH Wolfgang, *Gegenwärtiger Stand und Zukunftsperspektiven der Strafzumessungsdogmatik*, in *ZStW*, 1987, 349 ss. (Teil I), 750 ss. (Teil II)

ID., *Le definizioni legali nel diritto penale tedesco*, in *Omnis definitio in iure periculosa? Il problema delle definizioni legali nel diritto penale*, a cura di Cadoppi, Cedam, 1996, 191 ss.

ID., *Colpa ed evento*, Giuffrè, 1990

ID., *L'immane concretezza. Metamorfosi del crimine e controllo penale*, Raffaello Cortina, 2000

GALLO, *Colpa penale (diritto vigente)*, in *Enc. dir.*, Giuffrè, VII, 1960, 625 ss.

ID., *I reati di pericolo*, in *Foro pen.*, 1969, 2 ss.

ID., *Appunti di diritto penale*, I, *La legge penale*, Giappichelli, 1999; II, *Il reato*, pt. II, *L'elemento psicologico*, Giappichelli, 2001

GARCIA M. Miguez, *O Direito Penal Passo a Passo*, II, Almedina, 2015<sup>2</sup>

GARGANI Alberto, *Dal corpus delicti al Tatbestand*, Giuffrè, 1997

GEPPERT Klaus, *Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB) und Trunkenheit im Verkehr (§ 316 StGB)*, in *Jura*, 2001, 559 ss.

GIUNTA Fausto, *Illiceità e colpevolezza nella responsabilità colposa*, Cedam, 1993, 86 ss.

ID., *La normatività della colpa penale. Lineamenti di una teorica*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1999,

ID., *I tormentati rapporti fra colpa e regola cautelare*, in *Dir. pen. proc.*, 1999, 1295 ss.

ID., *La legalità della colpa*, in *Criminalia*, 2008, 149 ss.

ID., *Il reato colposo nel sistema delle fonti*, in *Giust. pen.*, 2012, II, 578 ss.

ID., (agg. da Guerri), *Art. 43*, in *Codice penale*, a cura di Padovani, I, Giuffrè, 2014<sup>6</sup>, 313 ss.

GIZZI Lucia, *Il comportamento alternativo lecito nell'elaborazione giurisprudenziale*, in *Cass. pen.*, 2005, 4107 ss.

EAD., *Colpa*, in *Enc. giur.*, vol. VII, Treccani, Postilla di aggiornamento, 2008

GOISIS Luciana, *L'effettività (rectius ineffettività) della pena pecuniaria in Italia, oggi*, in *Dir. pen. cont.*, 13 novembre 2012

EAD., *Art. 133*, in *Codice penale commentato*, diretto da Dolcini-Gatta, Wolters Kluwer, 2015<sup>4</sup>, t. I, 1976 ss.

GÓMEZ PAVÓN Pilar, *Delitos contra la seguridad del tráfico*, in *Derecho Penal Español. Parte Especial (II)*, diretto da Álvarez García, Tirant lo Blanch, 2011, 1377 ss.

EAD., *La reforma de los delitos contra la seguridad vial*, in *Revista Jurídica de la Universidad Autónoma de Madrid*, 2012, 119 ss.

EAD., *El delito de conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas*, Bosch, 2015<sup>5</sup>

GRASSO Giovanni, *Il reato omissivo improprio*, Giuffrè, 1983

ID., *L'anticipazione della tutela penale: i reati di pericolo e i reati di attentato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1986, 689 ss.

GREGORI Giorgio, *Caso fortuito e forza maggiore*, in *Enc. giur.*, VI, Treccani, 1988

GROPP Walter, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Springer, 2015<sup>4</sup>

GROTTO Marco, *Principio di colpevolezza, rimproverabilità soggettiva e colpa specifi-*

ca, Giappichelli, 2012

GUEDÓN Jean P., *Les efforts du législateur français contre le violence routière*, in *La semaine juridique*, 2003, II, 2077 e ss.

GUERRINI Roberto, *Il contributo concorsuale di minima importanza*, Giuffrè, 1997

GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ María, *Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles*, in Id. (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, Tirant lo Blanch, 2013<sup>2</sup>, 55 ss.; *Creación de un peligro grave para la circulación*, 525 ss.

HEINRICH Bernd, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Kohlhammer, 2016<sup>5</sup>

HERZBERG Dietrich, *Die Schuld beim Fahrlässigkeitsdelikt*, in *Jura*, 1984, 402 ss.

HIRSCH Hans, J., *Der Streit um Handlungs- und Unrechtslehre, insbesondere im Spiegel der Zeitschrift für die gesamte Strafrechtswissenschaft (Teil II)*, in *ZStW*, 1987 239 ss.

HOLLAND Michael G. - FERNER Robin E., *A systematic review of the evidence for acute tolerance to alcohol - the "Mellanby effect"*, in *Clinical Toxicology*, 2017, 545 ss.

HUCKENBECK Wolfgang - BONTE Wolfgang, *Alkohologie*, in Madea-Brinkmann, *Handbuch gerichtliche Medizin*, Springer, II, 2003, 379 ss.

INSOLERA Gaetano, *Concorso di persone nel reato*, in *Dig. disc. pen.*, II, Utet, 1988, 437 ss.

KAISER Günther, *Verkehrsdelinquenz und Generalprävention*, Tübingen, Mohr Siebeck, 1970

Id., *Kriminologie*, C.F. Müller, 1971

Id., *Kriminologie*, C.F. Müller, 1979<sup>4</sup>, trad. it. a cura di Blonk Steiner Morselli, *Criminologia*, Giuffrè, 1985

KINDHÄUSER Urs, *Strafrecht. Besonderer Teil, I, Straftaten gegen Persönlichkeitsrechte, Staat und Gesellschaft*, Nomos, 2017<sup>8</sup>

KÖNIG Peter, § 315c, in Laufhütte-Rissing van Saan-Tiedemann, *Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar*, XI, §§ 306 bis 323, De Gruyter, 2008<sup>12</sup>, 347 ss.

ID., § 24 StVG, in Hentschel-König-Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, C.H. Beck, 2017<sup>44</sup>, 326 ss.; § 315c StGB, 1884 ss.; § 316 StGB, 1902 ss.

KÜHL Kristian, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Vahlen, 2017<sup>8</sup>

KÜPPER Georg - BÖRNER René, *Strafrecht. Besonderer Teil, I, Delikte gegen Rechtsgüter der Person und Gemeinschaft*, Springer, 2017<sup>4</sup>

JACOBS James B., *The Law and Criminology of Drunk Driving*, in *Crime and Justice*, 1988, 171 ss.

JAKOBS Günther, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, De Gruyter, 1993<sup>2</sup> (rist. 2011)

JESCHECK Hans Heinrich - WEIGEND Thomas, *Lehrbuch des Strafrechts*, Duncker & Humblot, 1996<sup>5</sup>

LATAGLIATA Angelo R., *Concorso di persone nel reato*, in *Enc. dir.*, VIII, Giuffrè, 1961, 568 ss.

LATTANZI Giorgio, *L'omicidio stradale. Relazione al convegno sul tema "Ipotesi su una nuova figura di reato: l'omicidio stradale" – Napoli 7 marzo 2014*, in *Cass. pen.*, 2014, 1978 ss.

LENCKNER Theodor, *Technische Normen und Fahrlässigkeit*, in *Festschrift für Karl Engisch zum 70. Geburtstag*, Vittorio Klostermann, 1969

LEONCINI ISABELLA, *Art. 46*, in *Codice penale*, a cura di Padovani, Giuffrè, 2005<sup>3</sup>, 280 ss.

LOADER Ian - SPARKS Richard, *Penal populism and epistemic crime control*, in Liebling-Maruna-McAra (eds.), *The Oxford Handbook of Criminology*, Oxford University Press, 2017<sup>6</sup>, 98 ss.

LO PIANO Michele, *Art. 589*, in *Codice penale. Rassegna di giurisprudenza e dottrina*, a

cura di Lattanzi-Lupo, XI, t. I, Giuffrè, 2010, 377 ss.

LOSAPPIO Giuseppe, *Dosimetria della colpa civile e penale*, in *Ind. pen.*, 1992, 701 ss.

ID., *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, in *Dir. pen. cont.*, 30 giugno 2016

LUNGHINI Giacomo, Art. 43, sub C), *La colpa*, in *Codice penale commentato*, diretto da Dolcini-Gatta, Wolters Kluwer, 2015<sup>4</sup>, t. I, 643 ss.

LUPO Ernesto, *Cassazione e legalità penale. Relazione introduttiva*, in *Cassazione e legalità penale*, a cura di Cadoppi, Dike, 2015, 27 ss.

MAJNO Luigi, *Commento al codice penale italiano*, pt. II, Utet, 1911<sup>3</sup>

MANNA Adelmo, *Alcuni recenti esempi di legislazione penale compulsiva e di ricorrenti tentazioni circa l'utilizzazione di un diritto penale simbolico*, in Aa.Vv., *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista*, in *Dir. pen. cont.*, 21 dicembre 2016, 7 ss.

MANTOVANI Ferrando, *Colpa*, in *Dig. disc. pen.*, II, Utet, 1988, 299 ss.

ID., *Droga ed alcool: pericolosi compagni di strada*, in *Droga ed alcool nella circolazione stradale. Atti Convegno Automobile Club Lucca 11-13 giugno 1992*, 1995, 68 ss.

ID., *Diritto penale. Parte generale*, Cedam, 2015<sup>9</sup>; *Parte speciale, I, Reati contro la persona*, Cedam, 2016<sup>6</sup>

MANTOVANI Marco, *Il principio di affidamento nella teoria del reato colposo*, Giuffrè, 1997

ID., *Colpa e preterintenzione*, in Aa.Vv., *Introduzione al sistema penale*, II, Giappichelli, 2001, 198 ss.

ID., *In tema di omicidio stradale*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, n. 2/2015, 152 ss.

MARINI Giuliano, *Colpa*, in *Enc. giur.*, VII, Treccani, 1988

ID., *Omicidio*, in *Dig. disc. pen.*, vol. VIII, Utet, 1994, 491 ss.

MARINUCCI Giorgio, *La colpa per inosservanza di leggi*, Giuffrè, 1965

ID., *Il reato come azione*, Giuffrè, 1971

ID., *Innovazioni tecnologiche e scoperte scientifiche: costi e tempi di adeguamento delle regole di diligenza*, in *Scritti per Federico Stella*, Jovene, 2007, 807 ss.

ID., *La responsabilità colposa: teoria e prassi*, in *Riv. it., dir. proc. pen.*, 2012, 1 ss.

MARINUCCI Giorgio - DOLCINI Emilio - GATTA G. Luigi, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, Giuffrè, 2018<sup>7</sup>

MARIOTTI Marco, *Guida in stato di ebbrezza alcolica... in sella ad una bicicletta*, in *Dir. pen. cont.*, 8 maggio 2015

MARQUES VIEIRA Francisco, *Direito Penal Rodoviário. Os crimes dos Condutores*, Porto, Universidade Católica Portuguesa, 2007

MARTIN Christopher S., *Measuring acute alcohol impairment*, in *Drug abuse handbook*, a cura di Karch, CRC Press, 1998, 309 ss.

MASSARO Antonella, "Concretizzazione del rischio" e prevedibilità dell'evento nella prospettiva della doppia funzione della colpa, in *Cass. pen.*, 2009, 4699 ss.

EAD., *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"*, in *Dir. pen. cont.*, 20 maggio 2016

MASULLO Maria N., *Ampliati gli spazi della procedibilità a querela per i reati che offendono la persona e il patrimonio: valorizzato (adeguatamente) l'interesse privato alla punizione del colpevole?*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, n. 4/2018, 134 ss.

MATTHEUDAKIS Matteo, *Il guidatore trasgressore semplice, quello collezionista di reati (magari professionista), quello sconsiderato e quello sprovveduto... eventualmente in fuga: anatomia dell'irragionevolezza*, in *Arch. pen. web*, 24 febbraio 2017

MAURACH Reinhart - GÖSSEL Karl H. - ZIPF Heinz, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, II, Er-

*scheinungsformen des Verbrechens und Rechtsfolgen der Tat*, C.F. Müller, 2014

MAURACH Reinhart - SCHROEDER Friedrich C. - MAIWALD Manfred, *Strafrecht. Besonderer Teil, I, Straftaten gegen Persönlichkeits- und Vermögenswerte*, C.F. Müller, 2009<sup>10</sup>; *Besonderer Teil, II, Straftaten gegen Gemeinschaftswerte*, C.F. Müller, 2012<sup>10</sup>

MAYAUD Yves, *Droit pénal général*, P.U.F., 2015<sup>5</sup>

MAYCOCK Geoff – LOCKWOOD C.R. – LESTER Julia F., *The accident liability of car drivers*, Transport and Road Research Laboratory, 1991

MAZZACUVA Nicola, *Il disvalore di evento nell'illecito penale. L'illecito commissivo doloso e colposo*, Giuffrè, 1983

MENGHINI Antonia, *L'omicidio stradale*, Editoriale Scientifica, 2016

MICHELETTI Dario, *La colpa nella bancarotta semplice patrimoniale. Contributo allo studio della regola cautelare come criterio di delimitazione della responsabilità colposa*, in *Riv. trim. dir. pen. ec.*, 2000, 609 ss.

ID., *Il criterio della competenza sul fattore di rischio concretizzatosi nell'evento. L'abbrivio dell'imputazione colposa*, in *Criminalia*, 2015, 509 ss.

MIDDENDORFF Wolf, *Beiträge zur Verkehrskriminologie*, Giesecking, 1972

MILITELLO Vincenzo, *Rischio e responsabilità penale*, Giuffrè, 1988

MINNITI Giovanna, *Finalità cautelari della norma, sua evoluzione nel tempo e accertamento della colpa*, in *Riv. trim. dir. pen. ec.*, 2006, 301 ss.

MOMSEN Carsten, § 15, in Satzger-Schlukebier-Widmaier, *Strafgesetzbuch Kommentar*, Carl Heymanns, 2016<sup>3</sup>, 132 ss.

MONATERI Pier M., *La responsabilità civile*, in *Trattato di diritto civile*, diretto da Sacco, pt. 6, *Le fonti delle obbligazioni*, vol. III, Utet, 1998

MONTANER FERNÁNDEZ Raquel, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Lecciones de derecho penal. Parte especial*, diretto da Silva Sánchez, Atelier, 2015<sup>4</sup>, 317 ss.

MOOS Reinhard, *Die subjektive Sorgfaltswidrigkeit bei der Fahrlässigkeit als Unrechtselement*, in *Festschrift für Manfred Burgstaller zum 65. Geburtstag*, NWV, 2004, 111 ss.

MUÑOZ CONDE Francisco, *Derecho Penal. Parte especial*, Tirant lo Blanch, 2015<sup>20</sup>

NEUBACHER Frank, *Kriminologie*, Nomos, 2017<sup>3</sup>

NUVOLONE Pietro, *Depenalizzazione apparente e norme penali sostanziali*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1968, 60 ss.

ID., *Colpa civile e colpa penale*, in *Trent'anni di diritto e procedura penale*, Cedam, 1969, I, 696 ss.

OLMEDO CARDENETE Miguel, *Conducción temeraria con manifiesto desprecio para la vida o la integridad de las personas*, in *Protección Penal de la Seguridad Vial*, a cura di Olmedo Cardenete-Aránguez Sánchez, Alea Blanca, 2010, 95 ss.

ORTS BERENGUER Enrique, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Derecho penal. Parte Especial*, coord. da González Cussac, Tirant lo Blanch, 2016<sup>5</sup>, 595 ss.

PADOVANI Tullio, *Il grado della colpa*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1969, 819 ss.

ID., *Le ipotesi speciali di concorso di persone nel reato*, Giuffrè, 1973

ID., *Una rimediazione giurisprudenziale sulla coscienza e volontà della condotta nel reato colposo*, in *Cass. pen.*, 1981, 497 ss.

ID., *Circostanze del reato*, in *Dig. disc. pen.*, II, Utet, 1988, 187 ss.

ID., *Diritto penale*, Giuffrè, 2017<sup>11</sup>

PAGLIARO Antonio, *Fatto (dir. proc. pen.)*, in *Enc. dir.*, XVI, Giuffrè, 1967, 961 ss.

PALAZZO Francesco, *Il principio di determinatezza nel diritto penale*, Cedam, 1979

ID., *Corso di diritto penale*, Giappichelli, 2016<sup>6</sup>

PALIERO Carlo E., *La maschera e il volto (percezione sociale del crimine ed 'effetti penali' dei media)*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2006, 467 ss.

PALIERO Carlo E. - PIERGALLINI Carlo, *La colpa di organizzazione*, in *Resp. amm. soc. enti*, 2006, n. 3, 167 ss.

PANNAIN Remo, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, La Corte di Assise, 1942

PARADISO Piero, *Profili criminologici della circolazione stradale*, Bulzoni, 1975

PATALANO Vincenzo, *Omicidio (dir. pen.)*, in *Enc. dir.*, XXIX, Giuffrè, 1979, 916 ss.

PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali: novità e possibili criticità della nuova legge*, in *Cass. pen.*, 2016, 2309 ss.

PECCIOLI Annamaria, *Gli interventi legislativi di restyling dei reati colposi stradali*, in *Dir. pen. proc.*, num. spec., *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, 2011, 36 ss.

PECORARO ALBANI Antonio, *Caso fortuito (diritto penale)*, in *Enc. dir.*, VI, Giuffrè, 1960, 390 ss.

PEDRAZZI Cesare, *Il concorso di persone nel reato*, Priulla, 1952

PEGEL Christian, § 316, in Joekcs-Miebach, *Münchener Kommentar zum Strafgesetzbuch*, V, §§ 263–358, a cura di Hefendehl-Hohman, C.H. Beck, 2014<sup>2</sup>, 1668 ss.

PERINI Chiara, *Il concetto di rischio nel diritto penale moderno*, Giuffrè, 2010

PETRINI Davide, *Colpa*, in Grosso-Pelissero-Petrini-Pisa, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, 2013, 349 ss.

PIANI Francesco, *Diagnostica e terapia dell'ebbrezza alcolica e dell'alcolismo*, in *Trattato di medicina legale e scienze affini*, a cura di Giusti, V, *Tossicologia, errori professionali, opinioni*, Cedam, 2009<sup>2</sup>, 383 ss.

PIERGALLINI Carlo, *Colpa (diritto penale)*, in *Enc. dir.*, Annali X, 2017, 222 ss.

PIETROLUCCI Andrea, *Brevi note sui limiti entro i quali può trovare applicazione il concorso di persone nel reato colposo ex art. 113 c. p. in materia di incidenti stradali*, in *Temi Romana*, 1990, 247 ss.

PIN Xavier, *Droit pénal général*, Dalloz, 2018<sup>9</sup>

PINTO DE ALBUQUERQUE Paulo, *Comentário do Código penal*, Universidade Católica Editora, 2015<sup>3</sup>

PISA Paolo, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 145 ss.

PRADEL Jean - DANTI JUAN Michel, *Droit pénal special*, Cujas, 2010<sup>5</sup>

PRICE Julianne L. - LEWIS Ben - BOISSONEAULT Jeff - FRAZIER Ian R. - NIXON Sara Jo, *Effects of acute alcohol and driving complexity in older and younger adults*, in *Psychopharmacology*, 2018, 887 ss.

PROFETA Mario, *La modifica del sistema sanzionatorio in materia di circolazione stradale*, in *Depenalizzazione e circolazione stradale. Atti Convegno Automobile Club Lucca 24 giugno 2000*, 2002, 169 ss.

PROSDOCIMI Salvatore, *Reato complesso*, in *Dig. disc. pen.*, XI, Utet, 1996, 212 ss.

PULITANÒ Domenico, *Diritto penale*, Giappichelli, 2017<sup>7</sup>

QUINTEIRO OLIVARES Gonzalo, *La décriminalisation des infractions à la circulation*, in *Rev. sc. crim. et de droit pén. comp.*, num. spéc., *Les infractions routières*, 1978, 183 ss.

RAES Elke – VERSTRAETE Alain G., *Drug impaired driving*, in *Wiley Encyclopedia of Forensic Science*, a cura di Jamieson-Moenssens, Wiley, 2009, I, 877 ss.

RAMACCI Fabrizio, *Corso di diritto penale*, Giappichelli, 2015<sup>5</sup>

RASSAT Michèle L., *Droit pénal général*, Ellipses, 2017<sup>4</sup>

RECCIA Eliana, *La criminalità stradale. Alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Giappichelli, 2014

RENGIER Rudolf, *Strafrecht. Besonderer Teil, II, Delikte gegen die Person und die Allgemeinheit*, C.H. Beck, 2017<sup>18</sup>

RIBEIRO DE FARIA Paula, *Artt. 291°-292°*, in De Figueiredo Dias, *Comentário Conimbricense do Código Penal, parte especial*, II, *Artigos 202° a 307°*, Coimbra Editora, 1999, 1079 ss.

RIGO Fabrizio, *La sentenza dibattimentale*, in *Procedura penale. Teoria e pratica del processo*, diretto da Spangher-Marandola-Garuti-Kalb, II, *Misure cautelari. Indagini preliminari. Giudizio*, Utet, 2015, 1433 ss.

RISICATO Lucia, *Il concorso colposo tra vecchie e nuove incertezze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1998, 131 ss.

EAD., *Gli elementi normativi della fattispecie penale. Profili generali e problemi applicativi*, Giuffrè, 2004

EAD., *Art. 113*, in *Commentario breve al codice penale*, diretto da Forti-Seminara-Zuccalà, Cedam, 2017<sup>6</sup>, 507 ss.

ROIATI Alessandro, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, in *Dir. pen. cont.*, 1° giugno 2016

ROMANO Bartolomeo, *Art. 84*, in *Codice penale*, a cura di Padovani, Giuffrè, 2005<sup>3</sup>, 497 ss.

ROMANO Mario, *Commentario sistematico del codice penale*, I, *Art. 1-84*, Giuffrè, 2004<sup>3</sup>

ROMANO Mario - GRASSO Giovanni, *Commentario sistematico del codice penale*, II, *Art. 85-149*, Giuffrè, 2012<sup>4</sup>

ROSS H. Laurence, *Traffic Law Violation: A Folk Crime*, in *Social Problems*, vol. 8, 1960, 231 ss.

ROSTALSKI Frauke, *Normentheorie und Fahrlässigkeit. Zur Fahrlässigkeit als Grundform des Verhaltensnormverstoßes*, in *GA*, 2016, 73 ss.

ROXIN Claus, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, I, *Grundlagen. Der Aufbau der Verbrechenslehre*, C.H. Beck, 2006<sup>4</sup>

RUGA RIVA Carlo, *Omicidio colposo e lesioni personali colpose*, in *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*, a cura di Mazza-Viganò, 2008, 71 ss.

SACHER Mariana, *Sonderwissen und Sonderfähigkeiten in der Lehre vom Straftatbestand*, Duncker & Humblot, 2006

SANZ-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH Marina, *Conducción manifiestamente temeraria*, in *Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles*, in *Protección penal de la seguridad vial*, coord. da Gutiérrez Rodríguez, Tirant lo Blanch, 2013<sup>2</sup>, 149 ss.

SCHLÜCHTER Ellen, *Kleine Kriminologie der Fahrlässigkeitsdelikte*, in *Internationale Perspektiven in Kriminologie und Strafrecht. Festschrift für Günther Kaiser zum 70. Geburtstag*, Duncker & Humblot, 1998, 359 ss.

SCHROEDER Friedrich C., *Die Fahrlässigkeitsdelikte. Vorbeugung und Behandlung der Täter*, in *ZStW*, 1979, 257 ss.

SCHULTZ Hans, *Verkehrsdelikte*, in *Handwörterbuch der Kriminologie*, a cura di Sieverts-Schneider, III, *Rechtsfriedensdelikte-Zwillingsforschung*, De Gruyter, 1975, 496 ss.

SCHÜNEMANN Bernd, *Moderne Tendenzen in der Dogmatik der Fahrlässigkeitsund Gefährdungsdelikte*, in *Juristische Arbeitsblätter*, 1975, 435 ss.

Id., *Neue Horizonte der Fahrlässigkeitsdogmatik?*, in *Festschrift für Friedrich Schaffstein*, Schwartz, 1975, 159 ss.

Id., *Unzulänglichkeiten des Fahrlässigkeitsdelikts in der modernen Industriegesellschaft. Eine Bestandsaufnahme*, in *Gedächtnisschrift für Dieter Meurer*, De Gruyter, 2002, 37 ss.

SCOGNAMIGLIO Renato, *Responsabilità civile e danno*, Giappichelli, 2010

SEMERARO Piero, *Concorso di persone nel reato e commisurazione della pena*, Cedam, 1986

SEMINARA Sergio, *Tecniche normative e concorso di persone nel reato*, Giuffrè, 1987

ID., *Perseguibilità a querela ed estinzione del danno per condotte riparatorie: spunti di riflessione*, in *disCrimen*, 20 luglio 2018

SERRANO MAÍLLO Alfonso, *La compensación en derecho penal*, Madrid, Dykinson, 1996

SILVA SÁNCHEZ Jesús M., *Consideraciones sobre el delito del Art. 340 Bis a) 1º CP: (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacientes o sustancias psicotrópicas)*, in Ministerio de Justicia, *Derecho de la circulación (Aspectos civile y penales)*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, 1993, 147 ss.

SPÖHR Manfred - KARST Ulrich, *Zum Begriff der Rücksichtslosigkeit im Tatbestand des § 315c StGB*, in *Neue Zeitschrift für Verkehrsrecht*, 1993, 254 ss.

STEFFAN Hermann, *PC-CRASH. Ein Simulationsprogramm für Verkehrsunfälle Bedienungs- und technisches Handbuch*, 2013, in <http://www.dsd.at>.

STELLA Federico, *La descrizione dell'evento, I, L'offesa. Il nesso causale*, Giuffrè, 1970

ID., *La nozione penalmente rilevante di causa: la condizione necessaria*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1988, 1217 ss.

STERNBERG LIEBEN Detlev - SCHUSTER Peter, § 15, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch Kommentar*, C.H. Beck, 2014<sup>29</sup>, 246 ss.

STERNBERG LIEBEN Detlev - HECKER Bernd, §§ 315c-316, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch Kommentar*, C.H. Beck, 2014<sup>29</sup>, 2925 ss.

STOPPATO Alessandro, *L'evento punibile. Contributo allo studio dei delitti colposi*, Fratelli Drucker, 1898

STORTONI Luigi, *La categoria della colpa tra oggettivismo e soggettivismo*, in *Ind. pen.*, 2016, 9 ss.

STRATENWERTH Günter, *Zur Individualisierung der Sorgfaltsmaßstabes beim Fahrlässigkeitsdelikt*, in *Festschrift für Hans-Heinrich Jescheck zum 70. Geburtstag*, Duncker & Humblot, 1975, 285 ss., trad. it. a cura di Castaldo, *L'individualizzazione della misu-*

*ra di diligenza nel delitto colposo*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1986, 635 ss.

STRATENWERTH Günter - KUHLEN Lothar, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, Vahlen, 2011<sup>6</sup>

STREE Walter - KINZIG Jörg, § 46, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch Kommentar*, C.H. Beck, 2014<sup>29</sup>, 774 ss.

SUMMERER Kolis, *Causalità ed evitabilità*, ETS, 2013

TAMBURRINO Giuseppe - CIALDINI Pasquale, *Commentario al nuovo codice della strada*, Utet, 2016<sup>2</sup>

TARUFFO Michele, *Il processo civile di «civil law» e di «common law»: aspetti fondamentali*, in *Foro it.*, 2001, V, 345 ss.

TONINI Paolo, *Manuale di procedura penale*, Giuffrè, 2010<sup>11</sup>

TRIDICO Gennaro, *Circolazione stradale*, in *Dig. disc. pubbl.*, III, Utet, 1989, 86 ss.

TRINCI Alessandro, *La guida sotto l'influenza dell'alcool e delle sostanze stupefacenti e il rifiuto di sottoporsi agli accertamenti tecnici*, in Balzani-Trinci, *I reati in materia di circolazione stradale*, Cedam, 2016

VARANO Vincenzo - BARSOTTI Vittoria, *La tradizione giuridica occidentale*, Giappichelli, 2010<sup>4</sup>

VASSALLI Giuliano, *Nullum crimen, nulla poena sine lege*, in *Dig. disc. pen.*, VIII, Utet, 1994, 278 ss.

VENEZIANI Paolo, *Motivi e colpevolezza*, Giappichelli, 2000

ID., *Regole cautelari "proprie" ed "improprie" nella prospettiva delle fattispecie causalmente orientate*, Cedam, 2003

ID., *I delitti colposi*, in Marinucci-Dolcini (a cura di), *Trattato di diritto penale. Parte speciale*, vol. III, *I delitti contro la vita e l'incolumità individuale*, tomo II, Cedam, 2003

ID., *Causalità della colpa e comportamento alternativo lecito*, in *Cass. pen.*, 2013, 1224 ss.

VISINTINI Giovanna, *Cos'è la responsabilità civile. Fondamenti della disciplina dei fatti illeciti e dell'inadempimento contrattuale*, ESI, 2014<sup>2</sup>

VOGEL Joachim, § 15, in Laufhütte-Rissing van Saan-Tiedemann, *Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar*, I, §§ 1 bis 31, De Gruyter, 2007<sup>12</sup>, 991 ss.

WELZEL Hans, *Fahrlässigkeit und Verkehrsdelikte. Zur Dogmatik der fahrlässigen Delikte*, C.F. Müller, 1961

WESSELS Johannes - BEULKE Werner - SATZGER Helmut, *Strafrecht. Allgemeiner Teil*, C.F. Müller, 2016<sup>46</sup>

WILLET Terence C., *Criminal on the road*, Tavistock Publications, 1964

ZÁRATE CONDE Antonio, *Delitos contra la seguridad vial. Clases. La norma concursal del artículo 382*, in Id. (coord.), *Derecho Penal, Parte especial*, Ramón Areces, 2017, 674 ss.

ZAZA, Carlo, *Circolazione stradale. II) Disposizioni penali in materia di circolazione stradale*, in *Enc. giur.*, VI, Treccani, 1996

ZIESCHANG Frank, §§ 315c-316, in Kindhäuser-Neumann-Paefffgen, *Strafgesetzbuch*, Nomos, 2017<sup>4</sup>, 1741 ss.

ZIMMERMANN Frank, *Die Straßenverkehrsgefährdung (§ 315c StGB)*, in *JuS*, 2010, 22 ss.

ZIPF Heinz, *Kriminalpolitik: ein Lehrbuch*, C.F. Müller, 1980<sup>2</sup>, trad. it. a cura di Bazzoni, *Politica criminale*, Giuffrè, 1989