L'OMICIDIO STRADALE

L'incidente a Castel Bolognose dove ha perso la vita Imelde Ghetti (foto Argnani - da Ravennatoday.it

Certe volte (troppe volte) la strada si trasforma in una "scena del crimine": c'è la vittima, c'è l'omicida, ci sono gli strumenti del delitto, ci sono le impronte e i segni dell'azione criminosa. Ma il delitto, qui, è qualcosa di inaspettato (il che, attenzione, non significa fatale), una sorta di "crimine per caso": l'omicida fino ad un attimo prima del sinistro non pensava di divenire tale, non conosceva la vittima e non avrebbe mai premeditato di ucciderla. La vittima a sua volta non avrebbe mai potuto pensare di incontrare il suo assassino: si è soltanto trovata, innocentemente, nel momento sbagliato nel posto sbagliato. Ed il posto sbagliato è la strada, che è luogo di tutti, spazio elettivamente pubblico e teatro unico della mobilità moderna. E' un "omicidio per caso", dicevamo, ma questo non toglie che una vita sia stata stroncata, che sull'asfalto quel tragico giorno sono svaniti in un attimo voglia di vita, felicità, idee, futuro, diritto ad una esistenza.

Se non c'è stata premeditazione, dunque, se il fatto non è stato precisamente voluto, quello che rileva in più, sulla scena del crimine, è il comportamento del colpevole, la condotta alla guida. Come guidava chi ha provocato l'incidente? In quali condizioni era quando si è posto alla guida? Questi sono i quesiti sostanziali. E' interessante osservare che il dilagare di questi casi e la paurosa frequenza con la quale essi si registrano, hanno creato su tali condotte un elevato allarme sociale, ma non solo: hanno indotto inconsapevolmente tutti noi a tracciare sul piano semantico una sottile ma significativa differenza tra due termini: "omicida" e "assassino". Vogliamo astrarci è parlare di semantica? No, vogliamo essere concreti e per comprendere quanto la cosa abbia un risvolto tangibile facciamo l'ipotesi di un padre che, facendo manovra con l'auto o col trattore in campagna inavvertitamente urta il proprio bambino di tre anni e lo uccide. Nessuno dirà che è un assassino: in senso tecnico-giuridico è un'omicida, ma sappiamo tutti che la pena più grave sarà quella inflitta della propria implacabile coscienza che dovrà scontare a vita. Se invece abbiamo un automobilista che ad altissima velocità ed in stato di ebbrezza investe un ragazzo sulle strisce pedonali e lo uccide, ciascuno dirà che quello è un assassino a tutti gli effetti e che deve senz'altro andare in galera per restarci un bel po'. A ben vedere è proprio su questa differenza semantica che trova la sua giusta base di rivendicazione il nuovo movimento che auspica l'introduzione nel nostro ordinamento del nuovo reato di "omicidio stradale", perché anche se è sempre accidentale la morte è provocata da una condotta più riprovevole nel secondo caso. Il punto è che condotte come quelle descritte dell'automobilista ubriaco che uccide sono inquadrate oggi dal diritto nella fattispecie dell'omicidio colposo, cioè del "reato per caso", per adoperare la locuzione adottata precedentemente, mentre producono sul piano dei valori protetti lo stesso effetto del crimine vero e proprio. Non siamo più di fronte all'omicida, cioè, ma all'assassino. Detto questo, sarebbe ingiusto sostenere che tanto il legislatore quanto la

giurisprudenza della Cassazione non abbiano iniziato un percorso diretto a differenziare, sul piano sanzionatorio, le ipotesi di omicidio colposo su strada, rispetto a quelle più gravi che ora sono oggetto di una proposta di riforma. Procedendo per gradi, quindi, partiamo dall'evoluzione normativa e giurisprudenziale per poi giungere a trattare del nuovo disegno di legge.

L'omicidio colposo stradale

La fattispecie dell'omicidio colposo è prefigurata nell'art. 589 c.p., norma che punisce chi per colpa cagiona la morte di un altro uomo. L'ipotesi in questione, sotto il profilo materiale (evento e rapporto di causalità), non differisce da quella dell'omicidio doloso di cui all'art. 575 c.p., mentre è differente il momento psicologico, poiché qui l'autore non vuole né la morte della vittima né l'azione lesiva da cui tale evento deriva. Per quanto riguarda l'omicidio colposo, l'inosservanza delle norme sulla circolazione stradale non connota soltanto l'elemento psicologico della colpa, ma integra un'aggravante della fattispecie. Infatti, l'art. 589, 2° co., stabilisce che la pena della reclusione è da due a sette anni se il fatto è commesso in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. Diciamo quindi che nel codice penale, accanto all'ipotesi dell'omicidio colposo, è descritta la fattispecie dell'omicidio colposo "stradale" che ne rappresenta un'ipotesi aggravata. Detta ipotesi si configura anche se non sia violata una norma specifica del codice stradale essendo sufficiente la contravvenzione di norme di comune prudenza (Cass. 14.7.1983, n. 6755; Cass. pen., sez. IV, sent. 10.3.1993, n. 2335).

E' ovvio che la norma si applica quando c'è la prova che la morte sia dovuta all'incidente, il che in termini più tecnici significa che riguardo al nesso di causalità, deve essere provata la dipendenza dell'evento dal fatto di aver circolato in violazione delle norme stradali. L'accertamento, d'altra parte, potrebbe mettere anche in luce che l'evento sia da attribuirsi alla responsabilità altrui. Così, per esempio, Cass. n. 26131/2008 ha escluso la colpa generica del conducente dell'autovettura coinvolta in un sinistro stradale cui era seguita la morte della persona trasportata, accertato che il conducente dell'altra autovettura aveva provocato imprevedibilmente l'incidente, ponendosi alla guida in stato d'etilismo acuto che non gli consentiva di controllare adeguatamente la marcia del proprio veicolo.

L'omicidio colposo stradale aggravato da droga o ebbrezza

Abbiamo detto che l'omicidio colposo da sinistro stradale è una ipotesi aggravata, ma non basta. L'allarme sociale sempre più pressante rispetto al fenomeno degli incidenti stradali mortali, ha indotto il legislatore ad integrare a più riprese la legislazione vigente inasprendo il trattamento sanzionatorio tanto del codice penale quanto del codice della strada. In particolare, il cosiddetto "pacchetto sicurezza" varato con la legge 24.7.2008, n. 125, ha integrato l'art. 589 c.p. introducendo un'aggravante ad effetto speciale nel caso in cui la morte nell'ambito della circolazione stradale sia procurata da un conducente in stato di ebbrezza alcolica, con tasso alcolemico superiore ad 1,5 grammi per litro, oppure da conducente sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. L'aumento di pena va da tre a dieci anni. Per l'applicazione dell'aumento di pena, nella ricorrenza dell'aggravante di cui all'art. 589, 3° co., peraltro, non è richiesta la dimostrazione che lo stato di ebbrezza o di alterazione da stupefacenti abbia avuto una incidenza causale nel sinistro. Tralasciamo tutto il percorso di interventi e modifiche che hanno condotto fino all'introduzione della figura dell'"omicidio colposo stradale" aggravato dalla guida in stato di alterazione psico-fisica da alcool o stupefacenti.

Riportiamo solo una veloce rassegna: già con la legge n. 296/1966 il legislatore aveva introdotto un aumento di pena nei casi di omicidio e lesioni colpose per il fatto "commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale". Seguendo la stessa tendenza, tra il 1999 ed il 2003, si è registrato un ulteriore intervento sull'apparato di norme contenute nel codice stradale ed in particolare su quelle concernenti la guida senza patente, la guida sotto l'effetto dell'alcool o stupefacenti, le competizioni sportive e le gare in velocità su strada. L'ultimo intervento significativo è da attribuire alla legge 29.7.2010, n. 120 che ha peraltro apportato ulteriori modificazioni alle norme di cui agli artt. 186 e 187 C.d.s. rispettivamente in tema di guida in stato di ebbrezza alcolica e guida sotto l'effetto di droghe. Peraltro, la legge n. 120/2010 ha introdotto nel codice l'ipotesi dell'art. 186 bis concernente la guida sotto l'influenza dell'alcool per conducenti di età inferiore a ventuno anni, per i neo-patentati e per chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose.

L'omicidio stradale di elaborazione giurisprudenziale

Se il legislatore si è mosso sulla linea del rigore, anche la giurisprudenza, per parte sua, ha negli anni interpretato la normativa di cui trattasi in maniera sempre più severa. Soprattutto, tale severità, è stata applicata nei casi concreti nel valutare l'elemento psicologico cosicché, nel tempo, le ipotesi di "omicidio stradale" da colpose e inquadrabili nell'art. 589, 2°e 3° co. (norma resa sempre più grave sul piano sanzionatorio), sono state ritenute talvolta dolose e pertanto riconducibili all'omicidio volontario previsto dall'art. 575 c.p.

Insomma, dire che davanti a certe stragi annunciate si sia trattato di un "omicidio per caso" non poteva corrispondere né al sentire comune né al senso di giustizia nei tribunali.

La giurisprudenza di legittimità infatti è pervenuta negli ultimi anni ad una valutazione più severa dell'elemento psicologico nei casi in cui la morte in conseguenza di un sinistro stradale veda coinvolto un conducente alterato da alcol o sostanze stupefacenti.

In particolare, ritenendo che le condotte in questi casi fossero contraddistinte da "colpa con previsione" (cioè il massimo grado della negligenza e dell'inosservanza di norme), è stata condotta un'attenta analisi sul sottile confine che separa tale momento psicologico da quello del "dolo eventuale". Si tratta di una operazione interpretativa che già la giurisprudenza territoriale aveva intrapreso (anche se non solo con riferimento alla guida in stato di ebbrezza) da almeno un decennio. Così, per il Tribunale di Milano (sentenza del 21 aprile 2004): "*È configurabile il dolo eventuale in capo a chi cagioni la morte di una persona in un incidente automobilistico, allorché l'agente abbia previsto ed accettato il rischio di cagionare un incidente con conseguenze letali mediante la propria condotta di guida spericolata*". Nel caso concreto il conducente aveva impegnato contromano una corsia autostradale per sfuggire all'inseguimento della polizia, andando a collidere frontalmente con l'autovettura sulla quale si trovava la vittima. Secondo i Tribunali, a dover essere considerata è la condotta tenuta da chi abbia agito anche "a costo" di realizzare un risultato delittuoso. In questo senso la Corte d'Appello di Milano ha affermato: "*È sorretta da dolo eventuale la condotta di chi, dopo aver investito un pedone, prosegue la marcia a velocità sostenuta con la vittima aggrappata al cofano della vettura. Sussiste infatti il dolo eventuale, e non la colpa cosciente, qualora l'agente non solo si sia rappresentato l'evento come concretamente prevedibile, ma abbia agito a costo di realizzare il risultato delittuoso*" (sent. 13.10.2009). A essere determinante nella ricerca del discrimine

Stella Manzi, la piccola di 9 anni rimasta vittima di un tragico incidente stradale con un pirata della strada la sera del 26 dicembre scorso sulla Nettunense nelle vicinanze di Roma

tra questi due comportamenti, i quali si pongono sulla linea di frontiera tra colpa e dolo, è la questione dell'atteggiamento dell'autore di fronte al rischio. Lo spiega bene Cass. n. 13083/2009, sancendo che "La linea di demarcazione tra il dolo eventuale e la colpa con previsione è individuata nel diverso atteggiamento psicologico dell'agente che, nel primo caso, accetta il rischio che si realizzi un evento diverso non direttamente voluto, mentre nella seconda ipotesi, nonostante l'identità di prospettazione, respinge il rischio, confidando nella propria capacità di controllare l'azione". Insomma, nella configurazione della nuova figura giurisprudenziale dell'omicidio stradale ha assunto grande importanza una questione che si palesa tra le più problematiche di tutto il diritto penale, ovvero l'individuazione della linea di confine tra il dolo eventuale e la colpa cosciente.

Una posizione decisiva, sulla questione è stata assunta da Cass. n. 40878/2008 che ha qualificato come omicidio doloso il fatto del conducente di un autocarro che, in violazione delle norme stradali, aveva compiuto una manovra d'inversione di marcia su una strada statale investendo una vettura. Per darsi alla fuga il trasportatore aveva eseguito una serie di manovre cercando di disincastrare la carcassa del veicolo rimasto intrappolato sotto il semirimorchio, provocando così la morte dell'altro conducente. Sulla stessa linea di rigore si è successivamente assestata Cass. n. 10411/2011. Il fatto in causa si era verificato a Roma. Durante la notte una volante della Polizia aveva avvistato furgone rubato. Gli agenti, colpiti dal comportamento del conducente che alla loro vista aveva iniziato ad accelerare, decidevano di procedere ad un controllo. Pertanto facevano segno all'imputato di fermarsi. Il conducente del mezzo, sprovvisto di patente, non ottemperava all'ordine e si dava alla fuga ad alta velocità, oltrepassando, senza decelerare, una serie di semafori che segnavano luce rossa nella sua direzione di marcia. Attese le condizioni di traffico ancora intenso nella notte estiva, la Polizia, per non mettere a repentaglio l'incolumità dei passanti, spegneva la sirena e il lampeggiante e desisteva dall'inseguimento, limitandosi a non perdere di vista il fuggitivo, la cui presenza veniva segnalata via radio alle altre pattuglie. Giunto ad una velocità superiore ai cento chilometri orari all'altezza dell'ennesimo incrocio il furgone lo attraversava senza rallentare, nonostante che il semaforo segnasse rosso.

Nello stesso tempo una "Citroen" attraversava regolarmente l'incrocio. Il furgone, che non lasciava sull'asfalto tracce di frenata, si scontrava con grande violenza l'auto all'altezza della fiancata posteriore destra e colpiva altre due auto transitanti nello stesso incrocio. Al termine della corsa, il furgone si rovesciava su di un fianco; il conducente cercava di uscirne sfondando a calci un vetro e di darsi alla fuga, ma veniva prontamente bloccato dalla Polizia. Risultato: un morto e tre feriti. La Cassazione, attraverso l'individuazione del dolo eventuale, insomma ha introdotto, per via giurisprudenziale la figura dell'omicidio stradale per come è concepita nella nuova ipotesi di legge. Ma questa posizione non è granitica.

A consigliare prudenza, rispetto ad innovazioni troppo spinte in linea con una tendenza espansiva del dolo eventuale è intervenuta Cass. n. 20465/2013. In realtà, già in una precedente pronuncia, dettando un principio di ordine generale, Cass. n. 13083/2010 aveva chiarito che "*Il dolo eventuale si differenzia dalla colpa cosciente per la previsione dell'evento come concretamente e non solo astrattamente realizzabile, talché, in mancanza dell'autonoma prova di tale circostanza, non è possibile ritenere che l'agente abbia voluto l'evento, a meno di non voler affermare sempre l'esistenza di un dolo in re ipsa per il solo fatto della consumazione di una condotta rimproverabile*". Il caso di cui alla sentenza n. 20465/2013 riguardava il conducente di un veicolo che, ponendosi alla guida dopo aver assunto droghe leggere, aveva provocato uno scontro frontale con l'uccisione dell'automobilista antagonista. Peraltro, il medesimo guidava nonostante la sospensione della patente irrogata per ragioni strettamente correlate a quelle stesse condizioni psico-fisiche riscontrate nel caso di specie. Secondo la Corte, la ricorrenza del dolo eventuale piuttosto che la colpa cosciente deve essere provata, caso per caso senza applicare automatismi che lo stesso codice esclude. Infatti, il caso esaminato è stato inquadrato nell'ipotesi aggravata di cui all'art. 589, 3° co., c.p.

La proposta di legge sull'omicidio stradale

La discordanza delle posizioni assunte dalla giurisprudenza di legittimità, anche a fronte di episodi eclatanti per la pubblica opinione, ha indotto le istituzioni (Parlamento e Ministero della Giustizia) a formulare ipotesi di riforma, tese ad introdurre nel nostro ordinamento una nuova figura di "omicidio stradale" ricorrente nei casi in cui il conducente del veicolo coinvolto nell'incidente mortale si sia posto alla guida in uno stato di significativa alterazione psico-fisica (alcolemia superiore a 1,5 g/l o droghe). La proposta di legge attualmente depositata in Parlamento prevede l'introduzione di un'autonoma fattispecie di reato, il c.d. "omicidio stradale", con la previsione di una cornice edittale che va da otto a diciotto anni nonché di un incremento delle sanzioni per l'ipotesi di omicidio colposo ovvero di lesioni aggravate dallo stato di ebbrezza o di alterazione da sostanze stupefacenti o psicotrope. La norma integrerebbe l'art. 575 bis c.p. così formulato: "*Chiunque assume bevande alcoliche o sostanze stupefacenti o psicotrope e dopo essersi posto alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente,*

La copertina del libro "Felici di seguirti" di Stefania Lorenzini e Stefano Guarnieri

degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, cagiona la morte di un uomo è punito con la reclusione da otto a diciotto anni. Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentate fino al triplo, ma la pena della reclusione non può comunque superare anni ventuno". La proposta di legge prevede inoltre l'inasprimento delle aggravanti nel caso di omicidio colposo, l'arresto obbligatorio nella flagranza di reato e sanzioni accessorie più afflittive.

Mettiamo subito in luce alcuni punti deboli (per evitare di vederceli riproposti dopo, sul piano della costituzionalità della norma). La novità di maggiore rilievo sarebbe costituita dalla codificazione di un caso di dolo eventuale nell'ipotesi in cui il soggetto si ponga al di sopra di determinati parametri di ebbrezza, considerati particolarmente pericolosi. In tali casi, dunque saremmo di fronte ad una fattispecie in cui, a prescindere da un'indagine concreta sull'atteggiamento psicologico dell'autore il dolo è *in re ipsa* per il solo fatto della consumazione di una determinata condotta rimproverabile come l'abuso di alcool o droghe.

A prescindere dalle considerazioni circa l'allargamento, in tal senso, di criteri propri della responsabilità oggettiva in controtendenza rispetto ad una linea giurisprudenziale e dottrinaria di segno opposto, occorre riflettere sul fatto che il superamento della soglia di alcolemia, non è un comportamento volontario ma a sua volta colposo. Infatti, il soggetto che assume alcool bevendo, non misura il suo livello di metabolismo delle sostanze, ma al più assume il rischio di superare il limite consentito non moderandosi nell'assunzione. Si tratta di un atteggiamento colposo, salvo voler stabilire per assurdo che il superamento della soglia sia predeterminato alla guida pericolosa. Una condotta colposa può certamente comportare l'assunzione di un rischio che nel caso concreto comporta lo sconfinamento nel dolo eventuale, ma altra cosa è stabilire un automatismo del genere per legge. E' appena il caso di fare un accenno alla posizione assunta dalla Corte Costituzionale in merito all'istituto della responsabilità oggettiva in tema di fatto diverso da quello voluto da uno del concorrenti di cui all'art. 116 c.p.

Già nella sentenza n. 42 del 31 maggio 1965 la Consulta aveva affermato la necessità di stabilire la necessità di un minimo coefficiente psichico nella causazione dell'evento, statuendo: "La interpretazione che in definitiva si é affermata nella giurisprudenza, pur tra qualche difformità e incertezza di formulazione, esige, sostanzialmente, come base della responsabilità ex art. 116 del Codice penale, la sussistenza non soltanto del rapporto di causalità materiale, ma anche di un rapporto di causalità psichica, concepito nel senso che il reato diverso o più grave commesso dal concorrente debba potere rappresentarsi alla psiche dell'agente, nell'ordinario svolgersi e concatenarsi dei fatti umani, come uno sviluppo logicamente prevedibile di quello voluto, affermandosi in tal modo la necessaria presenza anche di un coefficiente di colpevolezza

Ma con la nuova figura, l'assicurazione paghera'?

Una problematica piuttosto delicata si prospetta sul piano risarcitorio, soprattutto con riferimento alle questioni assicurative, poiché con l'introduzione della nuova fattispecie ci troveremmo di fronte ad una ipotesi dolosa. È significativa, sul punto, Cass. n. 44165/2009 intervenuta a dirimere la questione giuridica, della operatività o meno della copertura assicurativa nell'ipotesi in cui l'evento dannoso integri gli estremi di un reato doloso. Il caso riguardava un uomo che, in esito ad un alterco verificatosi nei pressi di una discoteca, saliva a bordo della propria autovettura ed investiva volontariamente gli addetti alla sicurezza del locale. Alla condanna penale dell'automobilista per tentato omicidio, seguiva altresì la condanna della sua compagnia di assicurazione, parte del processo penale in qualità di responsabile civile, al pagamento delle spese processuali. I giudici territoriali riconoscevano che l'investimento, benché fatto integrante gli estremi del reato doloso, fosse in ogni caso qualificabile in termini di evento di danno derivante dalla circolazione del veicolo, con la conseguenza che il danneggiato era pienamente legittimato ad ottenere il risarcimento dei danni dalla compagnia che copriva per responsabilità civile automobilistica il veicolo stesso. L'orientamento in questione è stato condiviso dalla Cassazione la quale ha ritenuto che tanto le condotte colpose quanto quelle dolose devono considerarsi ricomprese nella speciale tutela per le vittime dei sinistri stradali approntata dalla normativa in tema di assicurazione obbligatoria della responsabilità civile automobilistica. Sotto il profilo tecnico giuridico dobbiamo osservare che l'art. 122 Cod. ass., che definisce l'ambito di operatività dell'assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile derivante dalla circolazione stradale, è espressamente rappresentato dall'art. 2054 c.c. e non dall'art. 1900 c.c.

Una simile posizione della giurisprudenza di legittimità dirime ogni dubbio su una possibile incidenza negativa, sul piano risarcitorio, della fattispecie de iure condendo dell'omicidio stradale. ■

Dirigente della Polizia di Stato e Docente di Politiche della Sicurezza Presso l'Università di Bologna ugo.terracciano@unibo.it