



## OMICIDIO STRADALE: LE ULTIME DECISIONI DELLA CASSAZIONE CONFERMANO L'INADEGUATEZZA DELLA NORMATIVA PREVIGENTE

**A**d Alghero due anni di reclusione, confermati in Cassazione, ad un conducente che si era dato alla fuga dopo aver steso due pedoni, uccidendone uno. A Latina 1 anno e 4 mesi all'automobilista che, sotto l'effetto di alcool e droga, aveva colpito un pedone sul ciglio della strada mentre stava per salire sulla propria auto parcheggiata, lasciandolo a terra senza vita. Unico comune denominatore: pena sospesa e niente carcere.

Sono due casi accaduti prima dell'introduzione della nuova norma sull'omicidio stradale, entrambi giunti all'epilogo definitivo davanti alla Suprema Corte molto recentemente, per la precisione nel dicembre scorso ed in febbraio del 2017. Due casi giudiziari che, proprio mentre fioccano le critiche al nuovo testo che inasprisce le sanzioni per questi delitti, danno palesemente torto a chi sostiene che il reato di omicidio stradale in fondo esisteva già e bastava a rendere giustizia. Certo, tecnicamente la normativa avrebbe permesso anche prima della legge 41/2016 una più decisa reazione penale ma dato il minimo di pena edittale evidentemente basso, tra giudizio abbreviato e relativo sconto di pena, patteggiamento e connessa riduzione del castigo, attenuanti generiche e

specifiche, la morte sulla strada in concreto restava punita sempre piuttosto lievemente. E le vicende di Alghero e Latina ce lo fanno capire più di cento dibattiti. Non solo, ma la dice lunga il fatto che, in entrambi i casi citati, gli imputati abbiano chiesto alla Cassazione (peraltro infruttuosamente) di giudicare immeritata anche una pena così esigua, sperando addirittura in un trattamento ancora più di favore, quando se si fosse applicato il paradigma dell'art. 189 bis, quello sull'omicidio stradale appunto, le cose sarebbero finite con punizioni di gran lunga più pesanti.

Ad Alghero erano le tre di notte, due ragazzi percorrevano una strada lungo il margine destro della carreggiata per raggiungere un locale. Arriva un'auto, li investe e li proietta contro un veicolo in sosta. I due rimangono esanimi sull'asfalto. Uno decede di lì a poco, l'altro se la cava con lesioni agli arti inferiori e superiori ed un trauma cranico.

Arriva la Polizia stradale e apprende dai testimoni presenti sul posto che il conducente dell'auto investitrice si era dato alla fuga senza arrestare la marcia né prestare soccorso alle vittime. La mattina seguente il "pirata" si presenterà spontaneamente ai Carabinieri di Alghero raccontando la

propria versione sulla dinamica del fatto.

Nel processo nasce un contrasto, risolto dalla Corte (sent. 13 febbraio 2017, n. 6625), sulla posizione delle due vittime al momento della tragedia: secondo l'imputato si erano incautamente esposte al rischio camminando al buio costeggiando le auto in sosta. Secondo la ricostruzione del Tribunale, invece, prima dell'incidente i due pedoni avevano parcheggiato il proprio veicolo a grande distanza dal locale cui erano diretti e stavano percorrendo quel tragitto l'uno affiancato all'altro, "rimanendo entro la banchina laterale della strada sgombera da qualsiasi vettura. Peraltro, l'ipotesi che fossero sbucati "improvvisamente dalle auto in sosta" (tesi del conducente) si era dimostrata incompatibile anche con le lesioni riportate dai malcapitati e con i danni presenti sul mezzo nella parte anteriore destra e sul lato destro del parabrezza. Insomma, è vero che sulla banchina laterale della strada c'erano numerosi veicoli parcheggiati, ma i pedoni poco prima dell'impatto "si trovavano in una zona ove non vi erano più auto in sosta".

Niente riduzione di pena, niente prevalenza delle attenuanti sulle aggravanti, niente generiche, ma pena decisamente ridotta in applicazione della normativa previgente.

Strada buia anche a Latina. La vittima è di fianco alla propria auto parcheggiata a lato della carreggiata; sta aprendo lo sportello per salire quando arriva una Y10 che lo colpisce con il retrovisore sbalzandolo rovinosamente sull'asfalto dove resta steso senza vita.

L'automobilista nemmeno se ne accorge e prosegue fino a casa della madre dove era diretto (si dimostrerà in effetti che non si era trattato né di fuga, né di un'omissione di soccorso dopo l'incidente). Resta il fatto, però che gli viene contestata colpa con previsione (in quanto si era posto alla guida sotto l'effetto di sostanze alcoliche e di sostanze stupefacenti - alcolemia pari a 234,33 mg/d; presenza di oppiacei, cannabinoidi e cocaina) nonché la colpa specifica per inosservanza delle norme del codice (avendo egli proceduto, alla velocità di 70 Km/h, non commisurata all'ora notturna e alla natura di centro abitato della strada interessata dall'evento).

Tutto questo per vedersi irrogata nel primo processo (rito abbreviato) la pena di 2 anni di reclusione, ridotta in appello ad 1 anno e 4 mesi (pena sospesa).

Sanzione troppo lieve? Non per il

conducente della Y10, che ha chiesto alla Cassazione di rivedere il tutto al ribasso.

Motivo? Per esempio quello della velocità eccessiva contestatagli senza una misurazione di precisione. Tema peraltro che si riproporrà anche in applicazione della nuova normativa, dato che la velocità oltre i limiti stabiliti dal nuovo art. 589 bis costituisce una aggravante dell'omicidio stradale.

L'unico elemento che può dare la prova della velocità – si doveva l'automobilista davanti alla Suprema Corte - è rappresentato dalle tracce di frenata che, nel caso di specie, non c'erano. Nessun danno all'auto da cui poter desumere la violenza dell'impatto. Insomma dove sarebbe la prova di un'andatura veloce? Alla Cassazione (sent. 15 dicembre 2016, n. 53331) è bastato l'esito della consulenza tecnica visti i danni allo specchietto, elemento sufficiente a stabilire l'eccesso in una strada dove vigeva il limite dei 50Km/h.

Del resto la stessa Corte anche di recente aveva ricordato che *"in tema di responsabilità per il reato di omicidio colposo in relazione ad incidente in cui l'addebito rivolto al veicolo dell'imputato riguarda la violazione della norma speciale in tema di velocità, il conducente ha l'obbligo di tenere un comportamento prudente ed accorto, prevedendo anche le imprudenze altrui ragionevolmente prevedibili. Ciò in quanto la fiducia di un conducente nel fatto che altri si attengano alle prescrizioni del legislatore, se mal riposta, costituisce di per sé condotta negligente e, di conseguenza, porta ad escludere nella sostanza l'operatività del principio di affidamento nel settore"* (sent. 30 settembre 2016, n. 44323). E già trent'anni fa la Suprema Corte insegnava che *"l'accertamento dell'osservanza o meno della norma sui limiti di velocità, esige una accurata indagine non sull'entità, in astratto, della velocità di un veicolo, ma sulla adeguatezza o meno della velocità individuata, alle particolari caratteristiche della fattispecie: sicché una velocità moderata in sé, su una strada di libera ed agevole percorrenza, può non essere affatto corrispondente al precetto in un vicolo stretto, fiancheggiato da abitazioni e negozi"* (Cass. Sez. IV Pen. 8 ottobre 1980, n. 1570).

Altro motivo: la vittima stava salendo su un'auto parcheggiata in divieto di sosta: se avesse parcheggiato regolarmente il

fattaccio non sarebbe successo. Elemento che però – secondo la Corte – non incide sul nesso di causalità: quello che davvero conta è che c'era un uomo ai margini della strada e l'automobilista l'ha colpito senza nemmeno vederlo. Anzi, il non essersi avveduto dell'incidente è indicativo proprio del grave stato di alterazione in cui si trovava il guidatore, il quale è stato condannato anche per guida in stato di ebbrezza perché risultato positivo all'alcooltest una volta raggiunto a casa della madre dopo il sinistro. Insomma, per quale motivo la vittima si trovasse in quel punto (auto in divieto di sosta) non era affatto rilevante. Del resto, sempre di recente, la Cassazione aveva già chiarito che *"in tema di omicidio colposo da incidente stradale, la violazione, da parte di uno dei conducenti dei veicoli coinvolti, di una specifica norma di legge dettata per la disciplina della circolazione non può di per sé far presumere l'esistenza del nesso causale tra il suo comportamento e l'evento dannoso, che occorre sempre provare e che si deve escludere quando sia dimostrato che l'incidente si sarebbe ugualmente verificato anche qualora la condotta antiggiuridica non fosse stata posta in essere"* (sent. 5 aprile 2016, n. 17000). E solo un mese prima la Corte aveva statuito che *"la condotta di colui che lasci in sosta in corsia di emergenza di un'automobile priva di carburante non è causa dell'evento mortale occorso a un motociclista che si sia scontrato con il veicolo fermo, ma mera occasione dell'evento, in quanto il rischio che la condotta doverosa omessa tendeva ad evitare appartiene ad un'area diversa da quella in cui si è concretizzato l'evento"* (sent. 29 marzo 2016, n. 16995).

Anche qui il tentativo di diminuire una pena già bassina è naufragato, ma quel che conta è che l'automobilista ci ha provato. Legittimo, certo, ma esplicito di una prassi invalsa prima dell'introduzione del reato di omicidio colposo stradale tesa a rendere minima la reazione penale, riducendo simili tragedie a fatti di mero interesse assicurativo. ■

**\*Professore in Tecniche dell'Investigazione presso l'Università di Bologna  
Consigliere Nazionale Asaps  
ugo.terracciano@unibo.it**