

Introduzione

Il rischio consentito legato alla circolazione stradale è il prezzo da pagare per la velocizzazione della nostra società.

Essa è ormai diventata un elemento costante della nostra quotidianità, oramai da essa inscindibile.

In quanto tale, il diritto penale ha il dovere e l'obbligo di porre dei paletti, al fine generalprevenivo di educare ed orientare il comportamento della società, punendo quelle condotte che pongano in pericolo l'incolumità sociale ed individuale.

Su queste premesse si basa la legge costituente il nuovo reato di omicidio stradale, emanata con L.41/2016, che ha dato vita al nuovo art. 589*bis* c.p.

Con atteggiamento critico si analizzerà in questo lavoro di tesi l'evoluzione legale volta alla prevenzione e punizione delle condotte di guida in spregio al bene vita, le modifiche rispetto alle vecchie discipline e le principali diatribe in merito al riconoscimento dell'elemento soggettivo in capo al soggetto che, guidando senza rispetto delle normali regole cautelari, causi un incidente mortale.

Numerosi sono stati, infatti, i casi riportati dalla cronaca di condotte di guida, connotate da immane sconsideratezza e spericolatezza, che hanno portato al tragico epilogo della morte di soggetti totalmente estranei al fatto che, nel normale adempimento della loro routine quotidiana, sono rimaste vittime di incidenti fatali.

Due omicidi colposi su tre, in Italia, derivano da ruote ed asfalto.

I numeri hanno diviso in due l'opinione pubblica tra chi, stanco dell'ennesimo telo bianco sul ciglio della carreggiata e proponendo sanzioni più dure per i colpevoli, ha invocato la "certezza della pena" e chi invece, in un solido slancio garantista, ha ricordato la necessità di proporzione tra pena e circostanze dell'evento.

I mass-media hanno sicuramente svolto un importante ruolo nel nutrire il moto popolare contro le condotte di guida spericolate, spesso enfatizzando la figura del conducente resosi autore dell'incidente mortale al di là di un reale approfondimento sulla sua adesione all'evento, sulla sua personalità, sulla sua reale condotta.

Proprio su queste premesse è stata volontaria la mia scelta di dare ai principi di proporzionalità e uguaglianza un ruolo di sottofondo all'intera esposizione, poiché in materia penale, laddove si dibatte sulla libertà dell'individuo, essi hanno un ruolo centrale al fine di mantenere una coerenza del sistema punitivo che mantenga parametri di razionalità,

in ottica di prevenzione generale e speciale, senza sfiorare nella mera retribuzione per il male commesso, che sarebbe un evidente passo indietro del sistema punitivo *in primis*, ma per il senso di umanità in generale.

Centrale, inoltre, mi è parso il sottolineare quali saranno le reali differenze, al di là dei limiti edittali, tra l'abrogato omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme sulla circolazione stradale di cui all'art. 589 c.p. secondo e terzo comma e il neonato omicidio stradale art. 589*bis*, laddove è fondamentale tratteggiare i confini tra reale innovazione e necessaria consequenzialità tra vecchio e nuovo.

Si tratterà, infine, della necessaria valutazione dell'elemento psicologico del conducente, sobrio, ebbro od ubriaco.

In tema sarà necessario rifuggire dalla tentazione di chi, scevro di studi giurisprudenziali, faccia ricadere dalla mera volontà di lesione della regola cautelare che vieta di guidare in stato di alterazione, un *dolus in re ipsa* contrario al principio di colpevolezza, distinguendo i casi in cui, nell'eterna lotta tra dolo eventuale e colpa cosciente, possa esser riconosciuta la volontà del soggetto agente.

I Dalla disciplina previgente ad oggi: motivi e iter formativo.

1 Opinione pubblica tra pirateria stradale e generalprevenzione

1.1 Spinte riformatrici e statistica all'alba dell'omicidio stradale

«Il fenomeno dell'infortunistica stradale ha ormai raggiunto livelli di pericolosità non più contrastabili con l'attuale quadro normativo, basato su fattispecie di illecito penale caratterizzate quale elemento psicologico dalla colpa, per lo più specifica in quanto correlata alla violazione di norme di comportamento del codice della strada»¹.

Il fenomeno delle morti su strada ha raggiunto, nel mondo, i 3400 incidenti mortali giornalieri².

In Italia, elementi catalizzatori del continuo inasprimento, dal 1966 ad oggi, delle pene derivanti da illeciti su strada sono stati tre: il fenomeno della pirateria stradale³, ivi compresi i casi di fuga dalle forze dell'ordine portanti a condotte di guida sconsiderate uniti a condotte di guida in stato di ebbrezza o di alterazione da stupefacenti, i diffusi casi di soggetti alla guida di automezzi pesanti resisi autori di incidenti mortali e, soprattutto, l'incidenza percentuale di tale fenomeno sulla statistica riguardante la generalità degli omicidi colposi⁴.

Infatti, le morti su strada, sulla base di monitoraggio Istat, a partire dal 2006 si sono assestate su una forbice tra il 65% ed il 75% della totalità dei casi di omicidio colposo.

Ciò significa che 3 volte su 4 un'uccisione di natura non dolosa è commessa su strada.

Seppur di fronte ad un trend in continua diminuzione di entrambe le categorie, nel 2014, due anni prima dell'introduzione dell'omicidio stradale, gli incidenti mortali furono 1087, su una totalità di 1633 omicidi colposi⁵.

¹ Comunicato alla Presidenza del 20 Giugno 2013 del Sen. Scilipoti

² https://www.agi.it/cronaca/incidenti_stradali_vittime_quanti_morti-3137786/news/2017-11-20/

³ ossia: "l'azione volontaria di fuga e omissione di soccorso ai feriti eventualmente presenti tenuta da colui che abbia almeno concausato un sinistro stradale" così definito da PISELLI Andrea in - *Rivista di Criminologia, Vittimologia e Sicurezza* – Vol. VIII – N. 1 – Gennaio-Aprile 2014 pag 87 e ss

⁴ http://dati.istat.it/Index.aspx?DataSetCode=DCCV_DELITTIPS

⁵ Trend che non è stato comunque statisticamente invertito dalla promulgazione della legge poiché già nel 2017 i dati percentuali sono andati a peggiorare, con 1163 morti su strada a fronte di un totale di 1706 omicidi colposi, passando dal 66% del 2014 al 68% del 2017.

A far da stampella al moto popolare che chiedeva giustizia per le vittime della strada è stato l'aumento dei casi di pirateria stradale, che nel 2014 aveva raggiunto, in Italia, la vetta record di 1009 episodi di omissione di soccorso con un bilancio record di 119 incidenti mortali e 1224 feriti, +4% rispetto al 2013⁶.

Alla base del pensiero riformatore vi era un diffuso senso di impunità⁷, nei confronti di chi si era macchiato di omicidio con violazione delle regole sulla circolazione stradale, dovuto non tanto alla lettera della legge che poneva limiti edittali considerati anche al tempo piuttosto congrui, quanto all'eccessiva "discrezionalità" rilasciata al Giudice nel momento di valutare la pena in concreto.

Tale sentimento è stato incarnato dalle dichiarazioni di Graziano del Rio, ministro dei trasporti all'epoca dell'introduzione della nuova fattispecie, che si è spinto sino a battezzare il fenomeno come una «strage inaccettabile».

Ulteriore elemento cardine dell'auspicata riforma era stato quello di porre un'attenzione specifica sul tema in un contesto di natura educativa nei confronti della classe sociale che più era considerata vittima, ma al tempo stesso carnefice: i giovani.

Tale argomento era stato utilizzato anche per dar luce a quella che è tuttora considerata una vera e propria piaga sociale, ossia il disagio giovanile dovuto all'abuso di droghe e alcolici⁸. Significativo in tal senso è il dato ISTAT riguardante l'incidenza del fenomeno nei vari giorni della settimana, poiché le statistiche di mortalità coincidono coi giorni *clou* delle baldorie giovanili: Il venerdì notte è, infatti, il giorno in cui son stati rilevati il maggior numero di incidenti, mentre è la Domenica il giorno che individua quelli più gravi con 3.1 morti ogni 100 incidenti, seguita dal Sabato con una statistica del 2.3%.

D'altrettanto impatto sono i dati forniti dalla polizia di Stato, nel progetto "Icarus"⁹, che hanno rilevato come in tutta Europa la morte dovuta ad incidente stradale sia la prima causa di decesso nella fascia di età tra i 19 e i 24 anni.

La stessa Unione europea ha posto l'accento sul tema, ponendo come obiettivo comunitario quello di dimezzare, tramite un piano decennale di prossima redazione, il numero di morti su strada entro il 2030.

⁶<https://www.asaps.it/48982->

[_osservatorio_il_centaurio_asaps__pirateria_2014_fenomeno_incontenibile_monitora.html](#)

⁷Il presidente del consiglio Matteo Renzi, all'indomani della firma della nuova legge sull'omicidio stradale, dichiarò che essa avrebbe garantito la «fine del tempo dell'impunità».

⁸D.DONATI, *Il Penalista, speciale Riforma Omicidio stradale*, Giuffrè editore, 22 e ss.

⁹Scheda incidenti Icarus, in www.poliziadistato.it

Sulla scorta di questi elementi si è evoluto un massmediatico¹⁰ moto civico-politico che ha portato alla presentazione di alcune proposte di legge popolare¹¹.

1.2 La proposta di legge popolare

Fra tutte quelle presentate, quella che più è stata tenuta in considerazione per la redazione dell'odierna riforma è stata quella avente come primo firmatario l'allora Presidente del Consiglio Matteo Renzi, sottoscritta da 76mila cittadini¹².

Inviata al Senato l'11 marzo 2014 ed assegnata alla Commissione Giustizia il 23 aprile, è stata successivamente portata in discussione in Parlamento nel DDL S. 859-1357-1378-1484-1553-D, perché fosse esaminata il 20 maggio dello stesso anno.

Il disegno di legge nasceva dal "vaso di Pandora" dischiuso da alcuni casi giurisprudenziali che avevano riconosciuto l'elemento psicologico del dolo eventuale in alcune fattispecie di omicidio compiuto con violazioni delle norme sulla circolazione stradale¹³.

Tale qualificazione era, infatti, totalmente esclusa sino al 2011, in ragione della natura negligente, e quindi psicologicamente colposa, della condotta punita.

Quest'assunto era stato superato in ragione di una condotta recepita dalla Giurisprudenza come attuata "costi quel che costi"¹⁴.

Quest'ultimo era stato considerato prima dalla Giurisprudenza di merito ed in seguito anche da quella di legittimità come elemento valido al fine del superamento del limite della colpa per arrivare ad una responsabilità di tipo doloso.

¹⁰ MANTOVANI M., *In tema di omicidio stradale*, in *Dir. Pen. Cont.*, 2, 2015, p.152.

¹¹ Art.71 comma 2 Cost.

¹² Le associazioni firmatarie delle varie proposte di legge furono molteplici: La più considerata fu quella dell'Associazione amici e sostenitori polizia stradale assieme alle Associazione Lorenzo Guarnieri, Associazione Gabriele Borgogni, Comune di Firenze e Polizia Municipale di Firenze proposero un DDL che portasse tale fattispecie nell'area del dolo, come figura autonoma di reato. Altre proposte furono fatte da:

In primis, l'Aivis (Associazione italiana vittime e infortuni della strada), che si mosse più giudiziosamente, proponendo la costituzione di un divieto di patteggiamento per chiunque fosse stato trovato alla guida in stato di ebbrezza o stupefazione in seguito ad un incidente mortale. Il tutto affiancato da una proposta di aumento di controlli nelle strade, in via preventiva, *In secundis* l'Aivfs (Associazione italiana familiari e vittime della strada), che, più pesantemente, propose un aggravio delle sanzioni nei casi di "evidente distacco tra condotta tenuta e quella che si sarebbe dovuta tenere".

¹³ Così Cassazione penale, 27 settembre 2012, n.42973, Cassazione penale sez. I, 01/02/2011, n.10411, Cassazione penale, 30 settembre 2014, n.43348, Cassazione penale sez. I, 26/03/2015, n.37606, Cassazione penale sez. IV, 22/03/2016, n.16986 (quest'ultima relativa alla responsabilità omissiva.)

¹⁴ Cassazione penale, 27 settembre 2012, n.42973

Il DDL poneva a sostegno della pretesa riforma due argomenti su tutti: da un lato si accusava l'attuale sistema penalistico di creare una "dogmatica" riconduzione all'elemento psicologico della colpa, seppur stemperato dall'opera di alcuni "singoli magistrati coraggiosi", dall'altro si è portata avanti la denuncia di una sproporzione punitiva tra i beni giuridici messi a repentaglio dall'agente, meritevoli di una sanzione di alto livello, e l'atteggiamento psicologico del reo che, in quanto colposo, portava ad un livellamento verso il basso della sanzione comminata.

Parere iniziale degli ideatori era stato quello di far sì che in questi casi si potesse in qualche modo rendere differente o in qualche maniera autonomo il metodo di valutazione penalistica dell'elemento psicologico del reo, superando i canoni del dolo e della colpa, al fine di un «corretto inquadramento dell'approccio psicologico di chi, consapevole della pericolosità della propria condotta, ne accetta il rischio in totale dispregio delle pressoché inevitabili conseguenze della stessa»¹⁵.

In buona sostanza è stato proposto un quarto, ulteriore, elemento psicologico «intermedio»¹⁶ relativo al reato di omicidio.

Perciò, oltre al volontario, colposo e preterintenzionale, si era prospettato un elemento psicologico "stradale", ossia una figura *stricto iure* tesa a «bypassare l'accertamento sul dato soggettivo, accertamento che oggi è molto difficoltoso e spesso causa di sostanziale riduzione delle pene comminate in concreto»¹⁷.

Le modifiche erano state suddivise in dodici articoli, distinti in tre diversi capi in base al testo che si suggeriva di modificare¹⁸.

Tutte le proposte erano state improntate su un'evidente ricerca della *deterrence by punishment*, la quale, in maniera abbastanza annosa, consisteva nel riporre la fiducia dell'efficacia della legge nell'effetto persuasivo creato dalla drasticità e grandezza della pena, creando risultati, per sua stessa natura, sproporzionati.

In generale si voleva prevedere l'introduzione di un nuovo art. 575-*bis* che statuisse un nuovo reato, specifico ed autonomo, di omicidio stradale.

La collocazione stessa del reato, subito dopo l'omicidio doloso, era di per sé indicativa di quanto veniva asserito dalla normativa *de iure condendo*.

¹⁵ Premesse alla Proposta a.s.a.p.s.

¹⁶ E. SQUILLACI in *Ombre e (poche) luci nell'introduzione dei reati di omicidio e lesione personali stradali*, par. 8, in *Diritto penale contemporaneo*, 18 aprile 2016, p.7 secondo cui l'elemento è inquadrabile nella "sconsideratezza" (*recklessness*) e avrebbe influenzato il Legislatore nel fissare le soglie di pena più alte nel panorama dei reati colposi, legittimando così l'incremento sanzionatorio.

¹⁷ Riv. Il Centauro, n. 148, 2011, pp. 5 ss

¹⁸ <http://www.omicidiostradale.it/proposta>

Veniva, infatti, creata una fattispecie autonoma di reato con pene più vicine a quelle della corrispondente qualificazione dolosa rispetto alla più frequente classificazione colposa.

Si tentò, dunque, di estrapolare dal corpus dell'omicidio colposo generico, seppur circostanziato, una fattispecie autonoma, differente dalla preterintenzione, che potesse porsi in posizione intermedia politico-criminale tra la fattispecie colposa aggravata e la fattispecie dolosa.

Le migliori proposte erano sostanzialmente quattro.

In primo luogo, si richiedeva l'autonomia della fattispecie in maniera tale che i fatti suddetti potessero essere considerati singolarmente dalle procure.

Questa proposta fu aspramente criticata dalla dottrina.

Il Mantovani su tutti, infatti, ha considerato la possibile modifica «meramente simbolica» e «priva di alcuna ragione pratica»¹⁹.

Essa veniva giustificata dai proponenti con la presunta possibilità che l'autonomia del reato potesse: «incidere non soltanto sull'entità della pena e sulle misure che ne garantiscano l'immediata efficacia, ma soprattutto sul corretto inquadramento dell'approccio psicologico di chi, consapevole della pericolosità della propria condotta, ne accetta il rischio in totale disprezzo delle pressoché inevitabili conseguenze della stessa».²⁰

In secondo luogo, si proponeva un ulteriore aggravio delle cornici edittali, che avrebbero dovuto passare dai precedenti 3/10 anni di pena, sino ai successivi 8/18.

Il fine ultimo di tale variazione era che fosse dato, sempre e comunque, un "assaggio" di pena carceraria anche a chi decidesse di avvalersi del patteggiamento ex art. 444 c.p.p. o del rito abbreviato.

Tale filosofia era in evidente controtendenza con la dottrina maggioritaria per cui era auspicabile un nuovo sistema dissuasivo, alternativo al carcere, con pene costituzionalmente orientate alla rieducazione del reo, ex art. 27 cost., ed alla capacità della sanzione di creare una reale comprensione della gravità di quanto commesso, speranze completamente disattese dall'auspicata riforma²¹.

In terzo luogo, venne proposta la modifica dell'art. 380 c.p.p., che avrebbe inserito un'ulteriore lettera *n*) al comma 2, inserendo l'omicidio stradale tra i casi di arresto obbligatorio in flagranza di reato.

¹⁹ MANTOVANI Marco - *In tema di omicidio stradale*, Diritto penale contemporaneo 2/2015, pag. 3

²⁰ Proposta di legge ASAPS

²¹ Così Mereu-Zannotti in *Giur. merito*, fasc.1, 2009, pag. 0017B

La stessa pagina web, utilizzata dall'associazione per la ricerca del necessario consenso popolare, riconosceva tale punto come «deterrente», oltre a prodigarsi nella comparazione con altri reati, in maniera piuttosto incurante degli aspetti volontaristici delle fattispecie comparate.²²

In ultimo luogo venne proposto il famoso “ergastolo della patente”, ossia il passaggio dalla revoca temporanea alla revoca permanente della patente come pena accessoria del reato di omicidio stradale.

1.3 L'immediato post-riforma

La legge sull'omicidio stradale nasce dunque da una duplice pressione: da un lato la spinta sul Legislatore proveniva dall'opinione pubblica, dall'altro lato l'impulso riformatore arrivava da una valutazione giurisprudenziale dei fatti in continua metamorfosi.

La morsa così creata ha fatto sì che il Legislatore si mettesse ufficialmente in moto, disponendo la L.41/2016.

Il legiferare sotto la zavorra di una così fluttuante opinione pubblica ha, tuttavia, fatto sì che nascesse una legge che varia dottrina ha riconosciuto come di natura c.d. “emergenziale”²³.

«Il tipo emergenziale presenta caratteristiche ben definite: approssimazione, caoticità, rigorismo repressivo e sterile simbolicità»²⁴.

Difatti, il nuovo reato riceve immediatamente un colpo di scure dottrinale già nelle prime letture del testo, che risulta sin da subito influenzato da quelle casistiche, già ben note alla Giurisprudenza, che erano state punite tramite il riconoscimento dell'elemento psicologico del dolo eventuale.

Infatti, il testo è caratterizzato al comma 5 dall'elencazione di quelle stesse condotte di guida, stavolta tipizzate, quasi a voler creare diritto penale *ex post facto*.

Caratteristica insita alla nuova norma è, infatti, l'aggravamento delle pene per fatti di sicuro odio sociale, ma non contraddistinti da una volontà criminosa tale da poter giustificare pene

²² «Serve da deterrente e si pone rimedio a una distorsione per cui un borseggiatore colto in flagranza a rubare 100 euro va in prigione e chi uccide con l'auto ubriaco e drogato no». Si può già sin d'ora notare quella che è la valutazione, parzialmente assente, fatta dall'ASAPS sull'elemento psicologico del reato.

²³ MASSARO Antonella- *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale frammentario ad uno frammentato*, Diritto penale Contemporaneo 3/2016 pag. 3

²⁴ D'AMICO Laura, *La struttura dell'omicidio stradale tra tipicità debole, colpevolezza intermittente e diritto penale simbolico*, Dir.pen.comp. 5/2019

così determinate, quasi a voler scolpire un «manifesto»²⁵ rappresentativo di uno Stato forte e punitivo.

In questo modo, secondo la dottrina prevalente, vengono frustrate le necessità di proporzione e dosimetria della pena poiché viene qualificato come: «un reato per sua natura colposo che si avvicina pericolosamente (in termini di pene) a quello dell'omicidio preterintenzionale, realizzando così un'autentica “frode delle etichette”, lasciando intravedere, all'interno delle pieghe di un reato di evento colposo, le venature di un ben più gravemente sanzionato reato doloso»²⁶.

Infine, la finalità evidente è quella di esercitare una deterrenza nei confronti del guidatore-agente tale per cui le condotte criminose diminuiscano.

Tuttavia, finalità siffatta non fa conto del fatto che tali avvenimenti siano contraddistinti da una messa a rischio dell'incolumità non solo del prossimo ma anche dello stesso soggetto agente, una *poena naturalis* la quale non solo dovrebbe svolgere una finalità deterrente ma anche escludere a priori una punizione di tale gravità²⁷, considerato che gli effetti dell'incidente creato si riversano anche sul conducente stesso.

Ad esprimersi in merito alla nuova innovazione non si è mossa soltanto la dottrina, ma anche la “voce” della Giurisprudenza, che si è espressa tacciandola di essere «repressiva, sproporzionata, incoerente (...), un arretramento verso forme di imbarbarimento del diritto penale, frutto della cecità politico-criminale e di un assoluto disprezzo per i canoni più elementari della “grammatica” del diritto penale»²⁸.

Una critica netta, basata sulle fondamenta del fatto che non fosse vero, così come universalmente creduto dall'opinione pubblica, né che i pirati della strada rimanessero impuniti, né che l'omicidio per violazione specifica delle regole sulla circolazione stradale fosse una novità, vista la pena aggravata già presente, dal 2008, in art. 589 comma 2 c.p.

Non solo, l'UCPI si è scagliato anche sul metodo utilizzato per l'emanazione della nuova norma, il metodo della “fiducia” parlamentare, considerata una lesione della necessaria discussione politica che nel caso di specie rappresenta un elemento di prova di quanto la

²⁵ Così come definito dall'UCPI nel comunicato stampa del 04 marzo 2016.

²⁶ D'AMICO Laura- *La struttura dell'omicidio stradale tra tipicità debole, colpevolezza intermittente e diritto penale simbolico*- Diritto penale contemporaneo 5/2019.

²⁷ Così come notato da Mantovani, in tema di omicidio stradale, Dir. Pen. Cont. 5/2016, il quale si rifà alle teorie di G.Jakobs, per il quale la pena “naturale” derivante dalla commissione stessa del reato, attenua la necessità della pena, anziché aggravarla come nel reato qui esaminato.

Tale teoria è abbracciata dal diritto tedesco, il quale pone l'Absehen von Strafe per cui: “Il giudice si astiene dalla pena, quando le conseguenze del fatto, che hanno riguardato l'autore, sono così gravi, che l'infrazione di una pena risulterebbe manifestamente sbagliata”.

²⁸ Comunicata stampa unione camere penali del 04 marzo 2016

legge sia nata allo scopo di: «racogliere facile approvazione dall'opinione pubblica spesso male informata, dimenticando perfino le statistiche che danno in netta diminuzione, grazie ad una capillare opera di prevenzione ed educazione culturale, le c.d. "stragi del sabato sera"».

Sin da subito essi hanno valutato le facili criticità riscontrabili.

La prima è il deficit di proporzionalità, creato da pene considerate troppo gravi per una fattispecie di natura essenzialmente colposa.

La seconda è il mancato inserimento di un'attenuante ad effetto speciale per chi presta soccorso, considerato un vero e proprio incentivo alla fuga.

La terza, infine, è la possibile declinazione dell'elemento psicologico verso una colpa *in re ipsa*, riscontrabile nel momento in cui sembra esservi una presunzione di colpa nel momento in cui si versi in stato di ebbrezza o, ancor più, nei casi in cui si guidi senza patente o assicurazione in corso di validità, elementi quest'ultimi completamente disancorati dalla violazione di regole cautelari la cui lesione sia in grado di causare l'evento morte.

Una norma, insomma, destinata a far discutere.

2 *Analisi comparatistica del delitto di omicidio stradale: alcuni casi.*

Una corretta analisi del fenomeno necessita, a fini di completezza, di una panoramica di ciò che avviene in altri paesi.

Da tale analisi emergerà sin da subito come le scelte legislative delle varie nazione siano caratterizzate da una dicotomia tra chi classifica il reato come autonomo, pensiero rappresentato perlopiù dai paesi di cultura anglosassone e legati alla metodica del *Common law*, e chi lo qualifica, invece, come circostanziato, caratteristico dei paesi di *Civil law*.

Rimarrà, tuttavia, costante in tutti i paesi la valutazione del delitto come tendenzialmente colposo.

Curioso il caso dell'Ungheria, che non riconosce nessuna autonomia né nessuna aggravante all'omicidio dovuto alla circolazione stradale ma valuta l'intera materia tramite i canoni *standard* dell'omicidio colposo²⁹.

Tramite la riforma inserente nell'ordinamento il nuovo reato di omicidio stradale, l'Italia si pone in una terra di mezzo fra le due culture in quanto, prima dell'attuale assetto normativo,

²⁹ Criminal code of the Republic of Hungary, Section 160 comma 4. Esso prevede pene dagli 1 ai 5 anni di detenzione.

la disciplina si poneva in linea con quella applicata nel resto dell'Europa continentale, dopo la 41/2016, invece, si applicherà una figura decisamente più simile a quella di tradizione anglosassone.

La distinzione col nostro ordinamento, tuttavia, sta nel fatto che le normative britanniche e americane sono evidentemente influenzate dall'approccio casistico alla materia, poco in linea con la nostra cultura che, invece, è storicamente e sistematicamente più incline alla declinazione e modificazione dei reati tramite il sistema circostanziale.

2.1 Regno unito e U.S.A.

In linea con il novellato assetto normativo italiano, nel Regno Unito l'omicidio commesso in violazione di regole sulla circolazione stradale ha natura autonoma e disciplina specifica. L'elemento psicologico di chi si rende colpevole di tali delitti è tipicamente ricondotto al concetto della *recklessness*, ossia «la consapevole e irragionevole assunzione di un rischio, sia riguardo al fatto che una data circostanza indesiderabile esista sia riguardo al fatto che un danno possa verificarsi. La persona che è *reckless* rischia deliberatamente»³⁰.

Un elemento psicologico consistente sostanzialmente in una via di mezzo tra la colpa cosciente e il dolo eventuale³¹.

Il Legislatore britannico accoglie, anche a causa dell'impostazione casistica propria del *Civil Law*, la metodica tipica della colpa generica del cd. "agente modello"³², parametro oggettivo che si sostanzia nella valutazione ipotetica fatta dal «soggetto ideale che svolge la medesima attività dell'autore del reato, con le dovute capacità e conoscenze richieste dal caso e a cui ciascun agente concreto deve conformarsi»³³.

Infatti, il *Road Traffic act 1988*, come modificato dal *Criminal Justice act 2003*, elabora il reato di guida pericolosa distinguendo quattro fattispecie autonome di omicidio veicolare³⁴:

³⁰ G. Williams, *Textbook of Criminal Law*, cit., 96

³¹ nota a Cass. pen., Sez. I, 19 giugno 2002, in *Giurisprudenza Italiana*, 2004, 842 di Simone Ferrari.

³² Servizio Studi del Senato della Repubblica, Nota Breve, L'omicidio stradale: cenni di diritto comparato, maggio 2015, n. 69, Ufficio Ricerche sulle questioni istituzionali, sulla giustizia e sulla cultura, in www.senato.it.

³³ COCCO Giovanni, *Manuale di diritto Penale, Parte Generale II, Il Reato*, CEDAM editore, pag.238.

³⁴ Piccioni, I Reati stradali, Il diritto penale stradale nella pratica professionale, Giuffrè 2017, pag 24 e ss

- *Causing death by dangerous driving*: sanziona chi si pone molto al di sotto dello standard minimo richiesto all'agente medio, ossia il guidatore attento e capace³⁵. Le pene sono sino a 14 anni di pena detentiva, interdizione alla guida per 2 anni, revisione patente obbligatoria.
- *Causing death by careless³⁶ or inconsidering³⁷ driving*: E' la condotta al di sotto di quella dell'agente medio, ma meno grave del caso precedente. pena detentiva sino a 5 anni, interdizione alla guida per 12 mesi, revisione facoltativa.
- *Causing death by careless driving when under influence of drink and drugs*: E' la casistica della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti. Sino a 14 anni di pena detentiva, interdizione alla guida per 2 anni, revisione patente obbligatoria.
- *Causing death by driving: unlicensed, disqualified or uninsured drivers*: Inserito dal *Road Safety act* del 2006³⁸, punisce chi commette omicidio senza avere conseguito la patente o averla interdetta o senza l'assicurazione per sé o i terzi. La pena è la detenzione sino a 2 anni, interdizione alla guida per 12 mesi, revisione facoltativa.

Il metodo punitivo inglese assomiglia perciò molto al nostro sistema attuale: sia dal punto di vista dell'elemento psicologico, sia per il fatto che siano riconosciute diverse fattispecie, sia per le cornici edittali delle punizioni ad esso collegate.

La fattispecie è trattata in maniera molto simile anche negli ordinamenti americani, i cui sistemi punitivi sono ovviamente influenzati dalla suddivisione degli U.S.A. in più stati autonomi³⁹.

Esiste, infatti, una sostanziale bipartizione tra i 47 stati che considerano il delitto come autonomo e i restanti 3 stati⁴⁰ che, invece, considerano il delitto come circostanziato.

Il *Vehicular manslaughter* è la figura autonoma adottata dalla maggior parte degli stati componenti la repubblica federale e consiste in una declinazione dell'ordinario *negligent homicide*.

Con funzione esemplificativa può essere considerato il sistema utilizzato dallo stato di New York.

Esso attribuisce al reato di omicidio una diversa valenza punitiva in relazione ai *misdemeanors*⁴¹ a cui l'evento è collegato, prevedendo 3 gradi differenti di omicidio veicolare⁴²:

³⁵ Passare col rosso, gareggiare in velocità, utilizzando il telefono.

³⁶ senza distanza di sicurezza, utilizzando l'autoradio.

³⁷ In presenza di problematiche con le luci, stare inutilmente in corsia di sorpasso.

³⁸ Servizio Studi del Senato della Repubblica, Nota Breve, L'omicidio stradale: cenni di diritto comparato, maggio 2015, n. 69, Ufficio Ricerche sulle questioni istituzionali, sulla giustizia e sulla cultura, in www.senato.it.

³⁹ Riv. Il Centauro, n. 148, 2011, pp. 9 ss

⁴⁰ Alaska, Arizona, Montana