

Indice

- p. 7 Prefazione di Roberto Polella
11 Introduzione di Nicole Miriam Scala e Paolo Cestra
- 17 *Profili psicologici della violazione delle norme di comportamento stradale*
di Nicole Miriam Scala
- 45 *La nuova fattispecie di omicidio stradale*
di Luca Tangari
- 67 *La legge 23 marzo 2016, nr. 41*
di Anna Pastore
- 93 *Omicidio stradale: dalla colpa al dolo. Andata e ritorno*
di Cecilia Colonna
- 113 *L'omicidio stradale: profili operativi*
di Domenico Perciante
- 137 *Profili processuali e sanzionatori*
di Francesco Scagliola

- p. 155 *L'omicidio stradale in Europa*
di Carmelo Caione
- 173 *Noterelle a margine*
di Paolo Cestra
- 199 Autori

Prefazione

Il presente saggio risulta essere una disamina assolutamente completa ed esauriente della normativa in materia di omicidio e lesioni personali avvenuti nell'ambito stradale.

In particolare è da sottolineare la lodevole attenzione che molti degli autori hanno inteso rivolgere al momento psicologico proprio di chi compie tale genere di illeciti. Questo specifico approfondimento costituisce sempre motivo di primaria importanza nella valutazione del giudice anche perché, ovviamente, influisce in maniera significativa quantomeno nella determinazione della pena in ragione degli ampi termini della stessa previsti dal legislatore.

In realtà, per quanto la normativa abbia tentato di determinare criteri in cui incasellare le condotte offensive, di certo è chi è chiamato a giudicare a dovere, in ultimo, trarre un convincimento logico/fattuale in ragione della dinamica ed entità del sinistro unitamente alle sue conseguenze sui soggetti coinvolti e della condotta del soggetto che lo stesso ha provocato, onde l'insopprimibile momento dell'esame, in quella specifica fase, dell'elemento psicologico di quest'ultimo.

La differenza tra la colpa "semplice" e la colpa qualificata come "cosciente" risulta spesso assai problematica perché,

almeno in riferimento ai sinistri che abbiano determinato le conseguenze più gravi, appare assai difficoltoso ritenere che un soggetto, che necessariamente dovrebbe essere edotto sulla regole elementari della circolazione stradale, non sia stato in grado di prevedere almeno ipoteticamente le possibili conseguenze della sua condotta, qualora la stessa sia stata caratterizzata consapevolmente da elevati margini di imprudenza.

Nel contempo risulta assai flebile in talune occasioni il margine tra la colpa cosciente ed il dolo eventuale, non da escludere quando il livello estremo dell'imprudenza, accompagnata da una altrettanto elevata e preventiva consapevolezza, porti a ritenere che l'autore abbia, nel suo sentire, accettato il rischio delle conseguenze per questo suo agire, essendo ben problematico valutare che il medesimo, fidando sulle sue capacità o su altre condizioni esterne, abbia parimenti escluso la possibilità del loro verificarsi.

In alcuni accadimenti, addirittura, potrebbe verificarsi una dicotomia tra la normativa in esame che evidenzia, nella formulazione delle sue fattispecie, l'elemento della colpa e l'eventuale ravvisabilità del dolo eventuale, che invece ne determinerebbe lo sconfinamento nell'ipotesi volontaria delle relative previsioni del codice.

C'è da chiedersi, in proposito, se il legislatore abbia previsto tale ipotesi e l'abbia risolta con l'attuale, circostanziata e più severa, nelle situazioni di maggiore rilievo, disciplina, valutando che i comportamenti, a meno di condotte estremamente palesi (si pensi ad un investimento volontario), alla guida di un veicolo siano sempre da qualificare come colposi anche quando siano specificamente caratterizzati da precedenti condotte, decisamente volontarie, come la preventiva assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti, che abbiano influito in

maniera determinante sull'accaduto oppure se in casi che potrebbero anche apparire come disciplinabili dalla normativa *de qua*, caratterizzati però da azioni di elevatissima gravità, sia ipotizzabile il dolo eventuale e di conseguenza la contestazione di omicidio volontario o lesioni volontarie.

A tale proposito mi sembra opportuno citare in quanto assai significativa Cassazione Sezione I Sentenza nr. 10411 del 15 marzo 2011, emessa, quindi, in epoca anteriore rispetto alla normativa *de qua*, in quanto ha annullato con rinvio, per errata qualificazione del fatto, la sentenza della Corte d'assise di appello che, in riforma della sentenza di primo grado, aveva derubricato in omicidio colposo il comportamento, originariamente contestato come omicidio volontario, onde relativa condanna, di un soggetto che, in Roma, postosi alla conduzione di un furgone di illecita provenienza, inseguito dalla Polizia, che però aveva desistito di lì a breve per l'eccessiva pericolosità della condotta di guida del prevenuto, aveva attraversato, ad oltre 100km/h, una serie di incroci, nonostante il "rosso" per la sua direzione, andando infine a collidere con alcuni veicoli regolarmente procedenti e causando la morte di un automobilista ed il ferimento di altri due.

Anche se spesso la severità della sanzione collegata ad un determinato comportamento illecito non costituisce, purtroppo, significativo deterrente nei confronti degli autori di detta condotta, è da ritenere, però, che comunque una punizione adeguata, che ponga in condizione di non nuocere colui che è propenso per il suo agire ad attività altamente dannose ai danni del prossimo, costituisca un principio ineludibile nell'ambito di una società civile. Valutazione che risulta alla base dell'iniziativa legislativa, quale emerge chiaramente dalla lettura della stessa.

A parte queste modeste e probabilmente troppo lunghe considerazioni, che spesso hanno costituito oggetto di discussione tra colleghi soprattutto in tempi passati, quando la normativa in esame ancora non aveva visto la luce, penso si debba esprimere un apprezzamento non di retorica per lo sforzo di tutti gli autori, che hanno con competenza e completezza affrontato le diverse tematiche che la riguardano, impegno ancora più significativo in ragione dell'estrema attualità, purtroppo, della materia trattata.

Con i migliori auguri per i curatori di questo libro e il sincero invito a cimentarsi presto in altri impegni di tale tenore.

Roma, settembre 2021

Roberto Polella

Sostituto procuratore generale
presso la Corte d'appello di Roma

Introduzione

L'idea di dar vita ad un testo capace di raccogliere utili contributi in materia di omicidio stradale nasce dalla lettura dell'elaborato finale prodotto da sei allievi vice ispettori della Polizia di Stato al termine del 10° corso di formazione, della durata complessiva di 18 mesi, che si è concluso nel novembre 2019 presso la Scuola allievi agenti "Giulio Rivera" di Campobasso.

Il risultato dell'esercizio di ricerca si è sviluppato attraverso una serie di contributi giuridico-operativi di particolare interesse, in grado di illustrare ed analizzare nel dettaglio, seguendo un percorso articolato ma nel contempo lineare, ogni possibile aspetto delle innovazioni giuridiche derivanti dall'entrata in vigore della legge 23 marzo 2016, nr. 41, recante *Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, nr. 285, e al decreto legislativo 20 agosto 2000, nr. 274.*

Ogni argomento è stato attentamente affrontato in un'ottica di ricerca, con taglio accademico e di elaborazione operativa dei contenuti e dei commenti, nel tentativo di fornire un valido supporto agli operatori di polizia stradale e, al tempo stesso, un ulteriore spunto di riflessione per gli studiosi e i ricercatori in una materia ancora giovane e dalla giurispru-

denza incompleta. L'idea di fondo è apparsa da subito quella di produrre uno strumento capace di coniugare facilità di consultazione ed interesse per l'approfondimento, in grado di costituire un *novum* nel panorama dottrinale, proprio a causa e a motivo del suo volere non essere, in alcun modo, elemento di possibile dottrina.

Il taglio che le pagine che seguono vogliono darsi s'individua nella ricerca del corretto equilibrio tra teorico e pratico e consente all'opera di perseguire un obiettivo di efficacia e sintesi, senza tralasciare possibili spunti di riflessione ragionata.

La prefazione del sostituto procuratore generale presso la Corte d'appello di Roma, consigliere Roberto Polella, impreziosisce l'incipit della costruzione attraverso una dissertazione connotata da argomentazioni giuridiche di assoluta raffinatezza, in grado di chiarire punti fondamentali della novella e, per ciò stesso, capace di valere da sola l'intera lettura del presente libriccino.

I contributi diretti dei curatori dell'opera affrontano l'uno, attraverso un'introspezione psicologica dell'elemento soggettivo, tutto il sotteso al non rispetto delle regole e le connesse dinamiche di rischio e di pericolo, con relativa sottovalutazione, analizzando pure argomenti mnemonico-procedurali e lo stato di alterazione psicologica, così finendo con l'interrogarsi ed argomentare sulla capacità di deterrenza della possibile sanzione conseguente alla violazione della norma. L'altro si configura come una riflessione con noterelle marginali sull'architettura generale delle nuove fattispecie e su alcune problematiche interpretative e pratiche, di possibile utilità per lettori non teoretici e per operatori del settore, con un occhio di riguardo per gli addetti ai lavori nel settore della sicurezza stradale.

Luca Tangari si sofferma in una attenta disamina dell'evoluzione del nuovo reato di omicidio stradale, dalle radici prodromiche sino alla Sentenza della Corte costituzionale del 19 febbraio 2019, che, nel ribadire la legittimità della discrezionalità legislativa quale espressione di ponderate scelte politiche in materia penale, accende molte luci, forse foriere di altrettante ombre, sull'architettura consolidata della fattispecie, allontanando, nel contempo, molti dubbi di legittimità.

Un'analisi ponderata, profonda ed articolata del nuovo articolo 589 *bis* del codice penale, come introdotto dalla legge 23 marzo 2016, nr. 41, viene operata, poi, da Anna Pastore, che, con argomentazioni giuridiche di spessore e riferimenti dottrinali e giurisprudenziali particolarmente interessanti, si cimenta in pagine capaci di delineare e profilare aspetti fondamentali per la comprensione del reato di omicidio stradale.

Reato intorno al quale, di contro, Cecilia Colonna ricostruisce nel dettaglio il cammino indotto dall'ispirazione mediatica e dalla richiesta di particolare severità della sanzione, che ne è alla base e che ha sviluppato una sorta di percorso di andata e ritorno, dalla colpa al dolo, con accelerazioni improvvise e rallentamenti accomodanti che, nel produrre da ultimo l'attuale assetto normativo, parrebbero oggi aprire l'orizzonte ad una possibile "terza via" tutta da scrivere ed interpretare.

I profili prettamente operativi sono stati affrontati nel dettaglio da Domenico Perciante, che ha voluto focalizzare la propria attenzione con maggiore interesse sulla prova dell'alterazione dello stato psicofisico a seguito dell'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, con particolare riguardo alla discussione giurisprudenziale e dottrinale che gravita attorno al prelievo coattivo, problematica esaminata nel dettaglio e sulla base delle vigenti soluzioni legislative, come anche con

espressi riferimenti alle modalità esecutive degli accertamenti e alla particolare situazione dei minori.

Francesco Scagliola, ancora, ha inteso focalizzare la propria attenzione sui correlati profili processuali e sanzionatori, sottolineando le modifiche apportate al codice di procedura penale e al codice della strada, i termini di procedibilità e la disciplina della possibile privazione della libertà personale, fino ad affrontare le problematiche afferenti alla patente di guida, sospensione e possibile revoca.

Il volumetto si chiude con il contributo di Carmelo Caione, che illustra nel dettaglio la normativa sull'omicidio stradale e sulle lesioni stradali in vigore in Gran Bretagna, Francia, Spagna, Germania e nei Paesi Bassi, al fine di consentire un utile confronto con la normativa italiana.

Nel concludere questa breve introduzione illustrativa delle pagine a seguire, i curatori ritengono doveroso un sentito ringraziamento nei confronti dell'Ispettorato delle Scuole della Polizia di Stato e della Scuola allievi agenti "Giulio Rivera" di Campobasso, che hanno consentito la realizzazione dell'opera, attraverso il contributo di giovani allievi vice ispettori in grado di impreziosire la propria esperienza didattica con un lavoro di ricerca e di redazione che ne ha saputo esaltare la professionalità e le conoscenze giuridiche.

Gli stessi, nella realizzazione dei singoli contributi, hanno garantito la massima attenzione, pur non potendosi a priori rispondere di eventuali dimenticanze in sede di attribuzione della corretta paternità delle citazioni delle opere consultate, ovvero di possibili danni che potrebbero essere causati dall'utilizzo del contenuto che, peraltro, rispecchia esclusivamente il pensiero e l'opinione dei singoli autori, che ne assumono la paternità, non impegnando in alcun modo l'Amministrazione di appartenenza.

Nel ringraziare tutti coloro che, leggendo questo volumetto, vorranno segnalare eventuali errori od omissioni, ovvero formulare ulteriori spunti di riflessione ed approfondimento, si rappresenta come, d'intesa con la casa editrice, i proventi derivanti dai diritti d'autore saranno interamente devoluti al Fondo di assistenza per il personale della Polizia di Stato.

Settembre 2021

Nicole Miriam Scala
Paolo Cestra

Profili psicologici della violazione delle norme di comportamento stradale

di Nicole Miriam Scala

Sommario: 1. Perché vengono infrante le regole? 2. La volontà. 3. Il rischio. 3.1. La sottovalutazione del rischio. 4. Il pericolo. 4.1. La sottovalutazione del pericolo. 5. Lo stato di alterazione. 6. La distrazione. Riferimenti bibliografici.

1. Perché vengono infrante le regole?

La normativa sull'omicidio stradale e sulle lesioni personali stradali, introdotta dalla legge 23 marzo 2016, nr. 41, pone all'attenzione dello psicologo una vasta gamma di interrogativi in ordine alla connotazione dell'elemento soggettivo del nuovo reato, senza tralasciare gli elementi psico – sociali della violazione stradale in generale.

Allo stato attuale, la norma inasprisce in misura significativa la pena da irrogare nel momento in cui un incidente stradale venga causato da particolari condotte di guida, irrispettose di specifiche regole dettate dal codice della strada, aderendo ad un assioma che la dialettica giurisprudenziale affronta da differenti punti di vista, sotto il profilo giuridico-dottrinale.

Lo psicologo, in un tale contesto, ha il compito di porsi una serie di domande nel comprendere le motivazioni che spingono le persone ad infrangere le regole della circolazione strada-

le. Riuscire a dare risposte è compito arduo e resta nella sfera dell'ipotetico, seppur potrebbe consentire di meglio comprendere l'atteggiamento comportamentale del trasgressore e di valutarne le possibili motivazioni psicologiche con le relative ipotetiche e differenti spiegazioni.

Il primo motivo per il quale un conducente può violare le regole del codice della strada potrebbe risiedere nella volontà di farlo, così da configurare in pieno quello che in diritto viene indicato come l'elemento soggettivo del *dolo*, nella previsione di cui all'articolo 42 del codice penale, secondo la quale «nessuno può essere punito per un fatto preveduto dalla legge come delitto, se non l'ha commesso con dolo, salvi i casi di delitto preterintenzionale o colposo espressamente preveduti»¹.

Proprio in questa previsione, quindi, lo stesso legislatore ha inteso introdurre ulteriori, diverse situazioni in cui, pur assente la piena volontà di causare l'evento, ci sia, da parte dell'attore, l'assunzione del rischio e la valutazione del pericolo, possibile o eventuale².

1. «Art. 42. Responsabilità per dolo o per colpa o per delitto preterintenzionale. Responsabilità obiettiva.

Nessuno può essere punito per un'azione od omissione preveduta dalla legge come reato, se non l'ha commessa con coscienza e volontà.

Nessuno può essere punito per un fatto preveduto dalla legge come delitto, se non l'ha commesso con dolo, salvi i casi di delitto preterintenzionale o colposo espressamente preveduti dalla legge.

La legge determina i casi nei quali l'evento è posto altrimenti a carico dell'agente, come conseguenza della sua azione od omissione.

Nelle contravvenzioni ciascuno risponde della propria azione od omissione cosciente e volontaria sia essa dolosa o colposa».

2. «Art. 43. Elemento psicologico del reato.

Il delitto: è doloso, o secondo l'intenzione, quando l'evento dannoso o pericoloso, che è il risultato dell'azione od omissione e da cui la legge fa dipendere l'esistenza del delitto, è dall'agente preveduto e voluto come conseguenza della propria azione od omissione;

Nella circolazione stradale, pertanto, ci si trova sovente a dover affrontare giuridicamente situazioni di *dolo eventuale*, ovvero quel c.d. *dolo indiretto* che si ha quando il conducente ponga in essere una condotta di guida relativamente alla quale si configurino concrete e serie possibilità³ di causare un evento integrante un reato, pur tuttavia accettandone il rischio. È proprio tale accettazione “consapevole” del rischio che fa differire questa dall’affine figura della c.d. *colpa cosciente*. Il conducente, infatti, decide di agire “costi quel che costi”, accettando ipoteticamente e giuridicamente il rischio del verificarsi dell’evento.

Di contro, la *colpa cosciente*, anche detta *colpa con previsione dell’evento*, talvolta difficilmente distinguibile dal *dolo eventuale* (Mantovani 2017), si concretizza allorquando l’agente, pur prevedendo l’evento, escluda erroneamente che questo finirà con il realizzarsi, in guisa che qualora avesse compreso che l’evento in questione avrebbe potuto verificarsi, non avrebbe agito. Il tipico esempio risiede nella conduzione di un veicolo a velocità molto elevata, non rispettando i limiti e rappresentandosi la possibilità di incorrere in un incidente, ma continuando a nutrire la massima fiducia nella propria abilità di guidatore, nella convinzione che l’evento infortunistico, comunque, non si verificherà (Marinucci, Dolcini, Gatta 2020).

è preterintenzionale, o oltre l’intenzione, quando dall’azione od omissione deriva un evento dannoso o pericoloso più grave di quello voluto dall’agente; è colposo, o contro l’intenzione quando l’evento, anche se preveduto, non è voluto dall’agente e si verifica a causa di negligenza o imprudenza o imperizia, ovvero per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini o discipline.

La distinzione tra reato doloso e reato colposo, stabilita da questo articolo per i delitti, si applica altresì alle contravvenzioni, ogni qualvolta per queste la legge penale faccia dipendere da tale distinzione un qualsiasi effetto giuridico».

3. Ovvero, secondo una teoria affine, “probabilità”.