

I reati stradali in Germania, Portogallo, Spagna e Francia: un'analisi comparata.

SOMMARIO: 1. Germania. 1.1. Pericolo per la circolazione stradale. 1.2. Guida sotto l'influenza di alcolici o stupefacenti. 1.3. Altre fattispecie: pericoloso ostacolo alla circolazione, reati di fuga e omesso soccorso, gara di veicoli. 2. Portogallo. 3. Spagna. 4. Francia.

Lo scopo del presente elaborato è quello di offrire una sintetica panoramica della legislazione di contrasto alla criminalità stradale in quattro ordinamenti europei, i quali possono essere essenzialmente suddivisi in due modelli.

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 pertanto 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.

1. Germania.

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*

* Dottorando di ricerca in Diritto Penale presso l'Università di Pavia

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 delle circolazione stradale, la pena accessoria del *Fahrverbot* (§ 44 StGB) e la misura di sicurezza della *Entziehung der Fahrerlaubnis* (§ 69 StGB).

1.1. 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 ferroviari;

(e) non riesce a tenersi sul lato destro della strada in luoghi con scarsa visibilità;

(f) fa inversione, fa marcia indietro o procede contrariamente alla direzione del traffico 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 di cui sopra

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 patrimonio¹.

¹ KÜPPER-BÖRNER, *Strafrecht. Besonderer Teil, I, Delikte gegen Rechtsgüter der Person und Gemeinschaft*, Springer, 2017⁴, 287; ZIESCHANG, § 315c, in Kindhäuser-Neumann-Paeffgen, *Strafgesetzbuch*, Nomos, 2017⁴, 1743 s.; STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 315c, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch Kommentar*, C.H. Beck, 2014²⁹, 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

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 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 stupefacenti², da un lato, 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)³.

Nella sottosezione 2 la condotta consiste nella commissione di una delle infrazioni tassativamente elencate nel testo normativo⁴, 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 deriva⁵. In secondo luogo, è necessario che ricorra l'elemento della *Rücksichtslosigkeit*, ovvero della sconsideratezza, dell'indifferenza nei confronti dei terzi: l'art. 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*⁶ dell'autore, si registrano notevoli difficoltà⁷; 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 automatica⁸. Più nel dettaglio, la definizione che si tramanda nelle sentenze è che agisce sconsideratamente 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

sintetica delle diverse posizioni sul punto cfr. KÖNIG, § 315c StGB, in Hentschel-König-Dauer, *Straßenverkehrsrecht*, C.H. Beck, 2013⁴², 1731.

² Sulla guida in stato di ebbrezza e stupefazione si vedano le considerazioni svolte *infra*, § 1.2.

³ Ampia casistica giurisprudenziale in KÖNIG, § 315c, in Laufhütte-Rissing van Saan-Tiedemann, *Strafgesetzbuch. Leipziger Kommentar*, XI, §§ 306 bis 323, De Gruyter, 2008¹², 376 ss.

⁴ Il carattere chiuso dell'elenco, pur senza approfondimenti, è affermato da KÖNIG, § 315c StGB, in *Straßenverkehrsrecht*, cit. 1732; ID., § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 390.

⁵ KÖNIG, § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 419; in giurisprudenza OLG Karlsruhe, 3. Ss., 23 gennaio 2004, in *Verkehrsrechts-Sammlung*, 2007, 292 ss.

⁶ Infatti è unanimemente considerato un *subjektives Tatbestandsmerkmal*: così, per tutti, KINDHÄUSER, *Strafrecht. Besonderer Teil, I, Straftaten gegen Persönlichkeitsrechte, Staat und Gesellschaft*, Nomos, 2017⁸, 428.

⁷ Per approfondimenti e casistica cfr. 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.

⁸ 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, 2012¹⁰, 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.

stesso modo anche chi non riflette sul medesimo obbligo discendente dalla sua qualità di conducente e pertanto guida pericolosamente senza curarsi delle possibili conseguenze⁹.

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 sottosezioni¹⁰. 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 capacità¹¹. 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 parzialmente differenti per disvalore, sul piano dell'elemento soggettivo, è criticata in dottrina¹².

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 colposi¹³: 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*).

1.2. 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:

⁹ La massima, riportata nella manualistica e nei commentari, risale a BGH, 4. Ss., 25 febbraio 1954, in *BGHSt*, 1954, 393 ss.

¹⁰ In giurisprudenza, di recente, BGH, 4. Ss, 13 gennaio 2016, in *Verkehrsrechts-Sammlung*, 2017, 193 ss.

¹¹ KÖNIG, § 315c, in *Leipziger Kommentar*, cit., 450.

¹² STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 315c, cit., 2934.

¹³ Argomentando 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 *NStZ-RR*, 1997, 18.

« (1) Chiunque guida un veicolo nel traffico (paragrafi da 315 a 315d) 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 stupefacenti¹⁴. Tale interpretazione è tuttavia avversata da parte di alcuni, che propongono di rileggere la fattispecie in chiave di pericolosità concreta in modo da accordarla con i corollari del principio di colpevolezza per il fatto¹⁵.

Prendendo le mosse dalla 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 mille¹⁶, al di sopra della quale l'incapacità si intende assoluta e dunque il conducente deve ritenersi inidoneo alla guida, senza possibilità di prova contraria¹⁷; 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'assorbimento¹⁸.

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)¹⁹. 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 incapacità²⁰.

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

¹⁴ RENGIER, *Strafrecht. Besonderer Teil, II, Delikte gegen die Person und die Allgemeinheit*, C.H. Beck, 2017¹⁸, 401; STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 316, in Schönke-Schröder, *Strafgesetzbuch*, cit., 2940; KÖNIG, § 316 *StGB*, in *Straßenverkehrsrecht*, cit., 1749.

¹⁵ Così ZIESCHANG, § 316, in *Strafgesetzbuch*, cit., 1759 s.

¹⁶ Per un'approfondita disamina sull'evoluzione giurisprudenziale relativa ai valori limite si veda KÖNIG, § 316, in *Leipziger Kommentar*, XI, cit., 537 ss.

¹⁷ Una delle prime pronunce sul carattere assoluto della presunzione è BGH, 4. Ss., 11 aprile 1957, in *BGHSt*, 1958, 265 ss.; in dottrina cfr. EISELE, *Der Tatbestand der Gefährdung des Straßenverkehrs (§ 315c StGB)*, in *JA*, 2007, 169.

¹⁸ 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, 2014², 1676 s.

¹⁹ Oltre al 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.

²⁰ BGH, 4. Ss, 3 novembre 1998, in *BGHSt*, 2000, 219 ss.

1 a 3 del § 1 del *Betäubungsmittelgesetz*; tuttavia, anche altre sostanze ivi non presenti possono in concreto risultare intossicanti²¹. 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'inedoneità alla guida²².

Con riferimento all'elemento soggettivo problematica è apparsa, specie in dottrina²³ e presso le corti di merito²⁴, 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'inedoneità alla guida non può essere esclusivamente ricavata dalla circostanza dell'avvenuta assunzione di alcool in ingente quantità, ma deve essere corredata da altri indizi²⁵. La sezione 2 prevede la punibilità del fatto a 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 l'agente riprende la guida vi è molteplicità di azione, come anche nel caso in cui la scelta di proseguire la guida, pur senza alcun arresto, sia ascrivibile a una nuova determinazione dell'agente²⁶.

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 colposi²⁷. 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 quando nessuna sanzione penale in concreto viene irrogata perché manca un presupposto processuale o il processo si arresta per ragioni di rito²⁸.

1.3. Altre fattispecie: pericoloso ostacolo alla circolazione, reati di fuga e omesso soccorso, 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 crea un pericolo per la vita, l'incolumità o i beni (purché di notevole valore) altrui.

²¹ ZIESCHANG, *op. cit.*, 1767 ss.

²² KÖNIG, § 316, in *Leipziger Kommentar*, cit., 604 ss.

²³ 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., 1771 s.

²⁴ Da ultimo: OLG Düsseldorf, 8 giugno 2017, in *NZV*, 2017, 537; KG Berlin, 3. Ss, 24 novembre 2014, in *NStZ-RR*, 2015, 91; Id., 3 marzo 2014, *ivi*, 2014, 321 ss.

²⁵ BGH, 4. Ss, 9 aprile 2015, in *BGHSt*, 2016, 227 ss.

²⁶ RENGIER, *op. cit.*, 406 s.

²⁷ Per tutti STERNBERG LIEBEN-HECKER, § 316, cit., 2950.

²⁸ KÖNIG, § 24 *StVG*, in *Straßenverkehrsrecht*, cit., 311.

Come l'ordinamento italiano, che all'art. 189 c.d.s. prevede i reati di fuga e 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).

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 possibile²⁹: la fattispecie, nelle sue varie sezioni, si articola nella forma del pericolo astratto, del pericolo concreto e del danno, con trattamenti sanzionatori diversificati.

2. Portogallo.

Anche la legislazione portoghese si caratterizza per la presenza di fattispecie di pericolo – le quali ricalcano pedissequamente quelle dello *Strafgesetzbuch*³⁰ – 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 ».

²⁹ Per un primo commento BLANKE ROESER, *Kraftfahrzeugrennen iSd neuen § 315d StGB*, in *Jus*, 2018, 18 ss.

³⁰ PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário do Código penal*, Universidade Católica Editora, 2015³, 1021, 1022, 1025, individua nelle fattispecie di pericolo contenute nello *Strafgesetzbuch* la fonte d'ispirazione del legislatore portoghese.

Il primo comma si atteggia come reato di pericolo concreto³¹, 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 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*³². 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 astratto³³ 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 psico-fisiche del soggetto. Rispetto al precedente reato, questo in esame si atteggia come fattispecie di pericolo astratto³⁴, 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 condotta³⁵.

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, attenti 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 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 reati³⁶. Inoltre, la disposizione non

³¹ Così PINTO DE ALBUQUERQUE, *Comentário*, cit., 1022. In giurisprudenza, per tutti, TR de Coimbra, 11 febbraio 2009, in <http://www.dgsi.pt>.

³² 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 alcool nel sangue superiore a 0,8 g/l e quella in stato di stupefazione.

³³ Cfr. GARCIA, *O Direito Penal Passo a Passo*, II, Almedina, 2015², 445.

³⁴ Così, per tutti, Trib. Const., 16 febbraio 2011 n. 95, in *Diário da República*, 2.ª 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.

³⁵ Così RIBEIRO DE FARIA, *op. ult. cit.*, 1098. In giurisprudenza, di recente TR do Porto, 14 dicembre 2017, in <http://www.dgsi.pt>.

³⁶ Anche in questo caso, come nell'ordinamento tedesco (vedi *supra*, nota 15), 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.

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. 2³⁷.

3. Spagna.

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, l'unica particolarità degna di nota è data dalla pena accessoria consistente nel divieto di circolazione.

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*³⁸. 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 motorini per più di uno e fino 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 percentuale di alcool nell'aria espirata superiore a 0,6 milligrammi per litro o nel sangue superiore a 1,2 grammi per litro ».

³⁷ Così TSJ, 22 novembre 2007, in processo 05P3638, in <http://www.dgsi.pt>, il quale rileva come quello appena prospettato nel testo sia un caso di *consunção 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. Adesivamente cfr. 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 lesa (968, 1023).

³⁸ Per un approfondimento storico GÓMEZ PAVÓN, *La reforma de los delitos contra la seguridad vial*, in *RJUAM*, 2012, 119 ss.

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 astratto³⁹, 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 limiti⁴⁰.

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 psicotrope⁴¹: giurisprudenza⁴² 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 guida⁴³. 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 guida⁴⁴. 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 si deve assolutamente 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 circolazione⁴⁵.

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

³⁹ Così, tra gli altri: MUÑOZ CONDE, *Derecho Penal. Parte especial*, Tirant lo Blanch, 2015²⁰, 597 (a Pavia è presente l'edizione più recente); MONTANER FERNÁNDEZ, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Lecciones de derecho penal. Parte especial*, diretto da Silva Sánchez, Atelier, 2015⁴, 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, 2015², 1298; GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Excesos de velocidad e intoxicaciones punibles*, in Id. (coord.), *Protección penal de la seguridad vial*, Tirant lo Blanch, 2013², 59, alla quale si rinvia anche per considerazioni critiche sulla razionalità politico-criminale del reato in oggetto (78 ss.).

⁴⁰ Per tutti ESCUCHURI AISA, *Delitos contra la seguridad vial*, in *Derecho Penal. Parte especial*, coord. da Casabona-Sola Reche-Boldova Pasamar, Comares, 2016, 634.

⁴¹ 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, 2015⁵, 40; contra GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *op. cit.*, 91 s., invocando il principio di legalità nonché la differente formula utilizzata dal legislatore nella tipizzazione dell'illecito amministrativo, ove si parla di "qualunque altra sostanza dall'effetto analogo".

⁴² TS, Sala 2^a de lo Penal, 12 marzo 2010, n. 214, in <http://vlex.es>.

⁴³ MUÑOZ CONDE, *op. cit.*, 598 s.

⁴⁴ Con varietà di argomentazioni SILVA SANCHÉZ, *Consideraciones sobre el delito del Art. 340 Bis a) 1º CP: (conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas, drogas tóxicas, estupefacentes o sustancias psicotrópicas)*, in Ministerio de Justicia, *Derecho de la circulación (Aspectos civile y penales)*, Centro de Publicaciones del Ministerio de Justicia, 1993, 156 ss.

⁴⁵ Così MUÑOZ CONDE, *op. cit.*, 599.

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 risposta rispetto a fatti gravemente imprudenti che, non avendo realizzato alcun evento lesivo, non potrebbero essere puniti quali tentativi di reati colposi⁴⁶.

La condotta si sostanzia nelle modalità descritte dall'art. 379, con due particolarità. Innanzitutto, la condotta 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 –, intesa come grossolana violazione di cautele elementari⁴⁷, 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 estrinsecata⁴⁸, 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)⁴⁹. Infine, 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)⁵⁰. 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.

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. 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. 380⁵¹. Accanto a posizioni intermedie, che ritengono

⁴⁶ SAN-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH, *Conducción manifestamente temeraria*, in *Protección penal*, cit., 153.

⁴⁷ SAN-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH, *op. cit.*, 158 ss.

⁴⁸ TS, Sala 2^a de lo Penal, 24 settembre 2012, n. 706, <http://vlex.es>.

⁴⁹ Si veda SAN-DIEZ DE ULZURRUN LLUCH, *op. cit.*, 166 ss., cui si rinvia per un'articolata rassegna degli indirizzi dottrinali su tale elemento.

⁵⁰ 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 ».

⁵¹ Così OLMEDO CARDENETE, *Conducción temeraria con manifesto 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.

che il requisito rilevi sia a livello oggettivo che soggettivo⁵², 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 dolo⁵³.

La seconda sezione, come già anticipato, si caratterizza per la mancanza di un evento; tale fattispecie, di pericolo astratto⁵⁴, 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*, equivalente al concorso formale)⁵⁵. 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 grave⁵⁶.

Infine, una menzione merita il reato di cui all'art. 385, che incrimina chi dolosamente crea *un grave riesgo para la circulación*⁵⁷, 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.

4. Francia.

⁵² Ampiamente SAN-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.

⁵³ 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, 2016⁵, 609 s.

⁵⁴ Così ORTS BERENGUER, *Delitos*, cit., 608.

⁵⁵ Così CARDENAL MONTRAVETA, *De los delitos contra la seguridad vial*, in *Comentarios al código penal*, diretto da Corcoy Bidasolo-Mir Puig, Tirant lo Blanch, 2015², 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. Per le 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.

⁵⁶ DE VICENTE MARTÍNEZ, *Artículo 382*, cit., 539.

⁵⁷ 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 cfr. GUTIÉRREZ RODRÍGUEZ, *Creación de un peligro grave para la circulación*, in Id., *Protección penal*, cit., 525 ss.

La legislazione francese è quella più affine alla nostra, in quanto prevede un'apposita fattispecie di omicidio stradale e, differentemente 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*⁵⁸), che segue quello sull'omicidio colposo, così dispone:

« *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 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 alcool 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 aggravanti⁵⁹. 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

⁵⁸ 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.

⁵⁹ Così ANDRÉ, *Droit pénal spécial*, Dalloz, 2017⁴, 112; MALABAT, *Droit pénal spécial*, Dalloz, 2015⁷, 108; *contra* GUEDÓN, *op. cit.*, 2079.

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 lesivo⁶⁰. 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*⁶¹, 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 ebbrezza⁶², punito con la prigione 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 da una serie di indici che il conducente si trova *en état d'ivresse manifeste*⁶³ (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).

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 secondi⁶⁴; 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 tutelato⁶⁵.

⁶⁰ Così PIN, *Droit pénal général*, Dalloz, 2018⁹, 199 s., nonché DREYER, *Droit pénal spécial*, Ellipses, 2016³, 57 ss.; su questa particolare forma di colpa si veda anche MAYAUD, *Droit pénal général*, P.U.F., 2015⁵, 288 ss., il quale si segnala per un approfondimento sulle modalità di accertamento (293 s.).

⁶¹ Per una disamina approfondita, anche degli aspetti processuali, relativa al codice della strada cfr. CHANGEUR, *Droit pénal de la circulation routière*, Editions du Puits Fleuri, 2015.

⁶² Sul punto cfr. PRADEL-DANTI JUAN, *Droit pénal spécial*, Cujas, 2010⁵, 125 ss.

⁶³ Per una ricognizione della casistica giurisprudenziale su quest'ultimo aspetto CHANGEUR, *op. cit.*, 171 ss.

⁶⁴ 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, 2017⁴, 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.

⁶⁵ 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*.