

# Diritto e politica dei trasporti

Rivista semestrale *open access* di dottrina, giurisprudenza e documentazione

**Fascicolo 2/2024**

Con i contributi di

**Andrea De Lia, Francesco Tomasicchio, Gabriele Pisanti,  
Maria Pia d'Antuono, Maria Lavalle, Antonio Cecere,  
Federica D'Andrea, Emma Maresca, Roberta Brignoccolo**

ISSN 2612-5056

LUISS



La Rivista è pubblicata dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" della Luiss G. Carli, ed è registrata presso il Tribunale di Roma al n. 150/2018 del 19 settembre 2018.

The Journal is published by the Air Transport Observatory "Antonio Catricalà" at Luiss G. Carli, and it is registered at the Court of Rome under No. 150/2018 on 19 September 2018.

Direttore responsabile/Editor-in-Chief: Prof. Francesco Gaspari, Università degli Studi "G. Marconi" di Roma e Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli

<http://www.dirittoepoliticadeitrasporti.it/>

La rivista è promossa dall'Osservatorio sul Trasporto Aereo "Antonio Catricalà" Luiss G. Carli, anno 7, n. 12 (I-2024)

ISSN 2612-5056

Luiss University Press

Creative Commons (CC BY-NC-ND 3.0 IT) Consentite la consultazione e la condivisione. Vietate la vendita e la modifica.

Diritto e politica dei trasporti è una Rivista online e open-access, classificata dall'Anvur tra le riviste di classe A nell'area disciplinare 12 (Scienze giuridiche), indicizzata da DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) e da ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Diritto e politica dei trasporti is an online, open-access, Anvur class A Journal, subject area 12 (Law). It is indexed in DOAJ – Directory of Open Access Journals (<https://doaj.org/>) and in ERIH PLUS – European Reference Index for the Humanities and Social Sciences (<https://kanalregister.hkdir.no>).

Grafica e impaginazione: Ente Nazionale Aviazione Civile e Luiss University Press

Pubblicato nel mese di febbraio 2025

#### Modalità di invio dei contributi

Chiunque può inviare il suo scritto in file ".doc" alla direzione della Rivista ([direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it](mailto:direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it)) o alla Segreteria editoriale ([redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it](mailto:redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it)) unitamente alle seguenti informazioni:

- 1) i dati personali dell'Autore, la qualifica accademica e/o professionale, nonché i recapiti;
- 2) un abstract in lingua inglese e uno in lingua italiana, che non deve superare le 1.000 battute ciascuno (spazi inclusi), 5 parole chiave;
- 3) l'autorizzazione al trattamento dei dati personali forniti dall'Autore alla Rivista, ai sensi del Regolamento UE 679/2016 del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 aprile 2016 (Regolamento Generale sulla Protezione dei Dati), nonché del decreto legislativo 30 giugno 2003, n. 196 (Codice in materia di protezione dei dati personali);
- 4) una formale richiesta di pubblicazione, che si intende implicitamente inclusiva delle seguenti dichiarazioni da parte dell'Autore:

- a) che il lavoro sia esclusivo frutto dell'Autore e sia stato redatto nel rispetto delle norme del diritto d'autore e della riservatezza delle informazioni anche con riferimento alle fonti utilizzate;
- b) che l'Autore non ha già pubblicato ovvero non ha chiesto la pubblicazione dello scritto ad altra rivista, salvo espresso consenso del Direttore o del Comitato di direzione;
- c) che le posizioni espresse impegnano l'Autore e non la Rivista;
- d) che l'Autore esonera la Rivista da ogni responsabilità con riguardo alla scelta di pubblicare lo scritto, non pubblicarlo o di rimuoverlo dalla rivista in caso di violazione di norme di legge o nei casi previsti dal Codice etico adottato dalla Rivista;
- e) che l'Autore rispetta tutte le altre indicazioni contenute nel Codice etico della Rivista.

Il Direttore o il Comitato di direzione si riserva di non pubblicare i contributi che non rispettino le caratteristiche editoriali richieste. Gli autori sono gli unici responsabili dei contenuti dei loro scritti. Non si accettano scritti anonimi.

Tutti i contributi sono pubblicati in formato PDF. Si possono stampare gli "estratti" con le indicazioni tipografiche della Rivista e con la data di pubblicazione.

I criteri redazionali sono indicati nell'apposita sezione della Rivista.

#### Submission of contributions

Manuscripts are sent in ".doc" format to the Journal's Executive Editors ([direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it](mailto:direzione@dirittoepoliticadeitrasporti.it)) or to the Editorial Staff ([redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it](mailto:redazione@dirittoepoliticadeitrasporti.it)). The e-mail includes the following information:

- 1) Author's personal data, academic and/or professional qualifications, contacts;
- 2) an abstract in Italian language and an abstract in English of not more than 1.000 characters each (including spaces), 5 key words;
- 3) authorization to process personal data provided by the Author to the Journal in accordance with Regulation EU 679/2016 of the European Parliament and of the Council of 27 April 2016 (General Data Protection Regulation), and Legislative Decree 30 June 2003, No. 196 (Italian Personal Data Protection Code);
- 4) request to publish the manuscript, which implicitly includes the following declarations by the Author:

- a) that the manuscript is the result of research activity conducted by the Author and that it complies with the rules on intellectual property rights and on confidentiality of information, also with regards to the sources used;
- b) that the manuscript has not been already published nor has been submitted for publication to another Journal, except for express consent by the Editor-in-Chief or the Executive Editors;
- c) that the views expressed in the publication are the sole responsibility of the Author and do not reflect the views of the Journal;
- d) that the Author explicitly exonerates the Journal of all responsibility with regards to the choice to publish the manuscript, not to publish it, as well as to remove it from the Journal in the event of a breach of any legal provisions or in the cases laid down in the Code of Ethics adopted by the Journal.
- e) that the Author abides by all other provisions of the Journal's Code of Ethics.

The Editor-in-Chief and the Executive Editors reserve the right not to publish contributions that do not comply with the editorial criteria. Authors only are exclusively responsible for the contents of their writings. Anonymous writings are not accepted. All contributions are published in PDF format. Off-prints may be downloaded and printed. Editorial criteria are available online, in the relevant section of the Journal.

#### **Comitato di direzione/Executive Editors**

Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)  
 Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre)  
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)  
 Prof. Francesco Gaspari (Università "G. Marconi" - Roma)

#### **Comitato scientifico e tecnico /Scientific and Technical Board**

##### **Presidente**

Prof. Aristide Police (Luiss "G. Carli" - Roma)

##### **Componenti**

Dr. Ruwantissa Abeyratne (Aviation Strategies International - Montreal)  
 Prof. Marco Calabrò (Università della Campania "Luigi Vanvitelli")  
 †Prof. Antonio Catricalà (Università "Link Campus University" - Roma)  
 Prof. Danilo Ceccarelli Morolli (Università "G. Marconi" - Roma e Pontificia Università Gregoriana)  
 Prof. Michele M. Comenale Pinto (Università di Sassari)  
 Prof. Pierre de Gioia Carabellese (Fellow of Advance HE - York, UK, e full Professor of Business Law and Regulation - ECU, Perth, Australia)  
 Prof. Massimo Deiana (Università di Cagliari)  
 Pres. Pierluigi Di Palma (Ente Nazionale Aviazione Civile)  
 Prof. Ruggiero Dipace (Università del Molise)  
 Prof. Alberto Emparanza Sobejano (Universidad del País Vasco - Spagna)  
 Pres. Mario Folchi (Asociación Latino Americana de Derecho Aeronáutico y Espacial - Argentina)  
 Prof. Fabio Francario (Università di Siena)  
 Prof. Francesco Gaspari (Università "G. Marconi" - Roma)  
 Prof.ssa Loredana Giani (Università Europea di Roma)  
 Prof. Brian Havel (McGill University - Montreal)  
 Avv. Valentina Lener (Aeroporti 2030)  
 Prof. Mario Libertini (Università "Sapienza" - Roma)  
 Avv. Gianluca Lo Bianco (Ente Nazionale Aviazione Civile)  
 Prof. Sergio Marchisio (Università "Sapienza" - Roma)  
 Prof. José Manuel Martín Osante (Universidad del País Vasco - Spagna)  
 Pres. Gerardo Mastrandrea (Consiglio di Stato)  
 Prof. Roberto Miccù (Università Sapienza - Roma)  
 Prof. Marco Fabio Morsello (Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo - Brasile)  
 Prof. Angelo Piazza (Università di Roma "Foro Italico")

Prof. Elisabetta G. Rosafio (Università di Teramo)  
 Prof. Francesco Rossi Dal Pozzo (Università degli studi di Milano)  
 Prof.ssa Maria Alessandra Sandulli (Università Roma Tre)  
 Prof. Mario Sebastiani (Università "Tor Vergata" - Roma)  
 Prof. Christoph Schmid (Universität Bremen - Germania)  
 Prof. Franco Gaetano Scoca (Università "Sapienza" - Roma)  
 Prof. Stefano Salvatore Scoca (Università degli studi di Teramo)  
 Prof. Leopoldo Tullio (Università "Sapienza" - Roma)

#### **Comitato editoriale/Editorial Board**

Prof.ssa Flaminia Aperio Bella  
 Avv. Patrizia Beraldi  
 Prof.ssa Yolanda Bustos Moreno  
 Avv. Luigi De Propris  
 Avv. Marco Di Giugno  
 Dott. Federico Di Palma  
 Avv. Fabrizio Doddi  
 Avv. Francesco Ferrara  
 Dott. Simone Francario  
 Avv. Raissa Frascella  
 Dott. Guglielmo Aldo Giuffrè  
 Prof.ssa Annarita Iacopino  
 Prof.ssa Maria Assunta Icolari  
 Avv. Emanuela Lanzi  
 Dott. Antonio Mitrotti  
 Avv. Andrea Nardi  
 Dott. Simone Paoli  
 Avv. Anton Giulio Pietrosanti  
 Prof. Marco Ragusa  
 Dott.ssa Lavinia Samuelli Ferretti  
 Dott.ssa Ersilia Sanginario  
 Avv. Francesco Scalia  
 Prof.ssa Martina Sinisi  
 Dott.ssa Veronica Sordi  
 Avv. Giovanni Terrano  
 Avv. Francesco Tomasicchio  
 Dott.ssa Sabrina Tranquilli

## La responsabilità da circolazione stradale negli Stati Uniti d'America in prospettiva comparata con il sistema italiano\*

Andrea De Lia

Avvocato cassazionista. Docente a contratto di Diritto penale presso l'Università di Padova. Abilitato alle funzioni di Professore associato di Diritto penale

### Abstract

*Road traffic liability in the United States of America in comparative perspective with the Italian system.*

*The paper develops reflections about road traffic liability in the United States and some parallels with the Italian system. We will focus, first of all, on negligent liability for homicide and personal injury, as well as on the offenses which have as their object the creation of unauthorized risks, including those which sanction driving while impaired by the intake of alcohol and narcotics. Attention will also focus on the (labile) borderline between culpable liability and malice aforethought, which also involves the concept of recklessness, which represents a form of negligence with awareness. This will be followed by the discussion of some problems relating to the circulation of assisted-driving and automatic vehicles. Following the presentation of some data that contribute to defining the extent and characteristics of the road traffic safety problem, finally, some de iure condendo proposals will be outlined.*

*Nel saggio si analizzerà la responsabilità da circolazione stradale negli Stati Uniti e si svilupperanno alcuni paralleli con il sistema italiano. Ci si soffermerà, innanzitutto, sulla responsabilità colposa per fatti di omicidio e di lesioni personali, nonché sulle fattispecie che hanno ad oggetto la creazione di rischi non consentiti, tra cui quelle che sanzionano la guida in stato di alterazione da assunzione di sostanze alcoliche e stupefacenti. L'attenzione si soffermerà, altresì, sulla (labile) linea di confine tra responsabilità colposa e quella per dolo (eventuale), che involge, altresì, il concetto*

\* Sottoposto a referaggio.

di recklessness, che rappresenta una forma di colpa con previsione. Seguirà la trattazione di alcune problematiche che attengono alla circolazione di veicoli a guida assistita e di quelli automatici. A valle dell'esposizione di alcuni dati che contribuiscono a definire l'entità e le caratteristiche del problema della sicurezza della circolazione stradale, si tratteggeranno, infine, alcune riflessioni de iure condendo.

*Key words: Road traffic; Liability; U.S. System; Autonomous vehicles; Comparative law.*

*Parole chiave: Circolazione stradale; Responsabilità da sinistro; Sistema statunitense; Veicoli a guida autonoma; Diritto comparato.*

**Sommario** – 1. Premesse – 1.1. Alcuni dati statistici. – 1.2. Il contesto criminologico – 2. Cenni alla responsabilità civile da circolazione stradale negli States – 3. La *criminal liability* e le scelte di incriminazione di condotte di guida colpose con effetti lesivi a carico della persona – 3.1. Il nucleo normativo della colpa – 3.1.1. La *common law negligence* – 3.1.2. La *reasonable person* – 3.2. L'accertamento eziologico. La *proximate cause* ed il ruolo giocato da *foreseeability* e *avoidability* – 3.3. La colpa della vittima e l'autoesposizione a pericolo come fattore causale concorrente – 3.4. La *proximate cause* e i fattori eziologici sopravvenuti. L'emblematico caso della *malpractice* medica – 4. La responsabilità penale "da rischio" – 4.1. Le "DUI" (*driving under influence*) offenses – 4.2. Segue. Le "DUI" offenses e la *restorative justice* – 4.3. Cenni alle "hit and run" offenses – 4.4. Le *vehicular manslaughter under influence offenses* – 4.5. Quando il rischio determina l'addebito a titolo di dolo – 5. Cenni alla questione della responsabilità da circolazione di veicoli a guida autonoma – 5.1. Lo stato attuale dell'evoluzione tecnologica ed il quadro regolatorio – 5.2. I veicoli a guida autonoma e la *product liability* – 5.3. Gli *autonomous vehicles* e la responsabilità penale – 6. Conclusioni.

### 1. Premesse

Il tema della responsabilità da circolazione veicolare è cruciale nel contesto contemporaneo, nel quale i dati statistici sollevano una persistente preoccupazione per la sicurezza stradale, sia in Italia sia negli Stati Uniti.

La prima osservazione che emerge dall'analisi comparativa, come si avrà modo di constatare, è il tasso di sinistrosità, che in Italia supera quello statunitense. Tuttavia, è fondamentale notare che negli States il tasso di incidenti con esiti mortali o lesioni gravi è significativamente più elevato rispetto al nostro Paese; questo elemento genera, allora, interrogativi sulle cause di siffatto fenomeno.

Gli studi recenti, come meglio pure si illustrerà in corso d'opera, suggeriscono, allora, come negli Stati Uniti siano la guida in stato di alterazione da assunzione di sostanze alcoliche e stupefacenti e l'eccesso di velocità a giocare un ruolo assai significativo rispetto all'incidenza degli eventi lesivi a carico degli utenti della strada.

Quanto al confronto tra il sistema di responsabilità civile italiano e la *tort law* statunitense, esso rivela interessanti peculiarità: in Italia la responsabilità civile tende a essere più orientata alla protezione del danneggiato, garantendo il risarcimento dei danni pur in presenza di autoesposizione a pericolo da parte della vittima.

Al contrario, negli Stati Uniti, la corresponsabilità della vittima nella provocazione del sinistro può condurre a esiti giuridici radicalmente diversi, per cui il diritto al risarcimento può essere seriamente compromesso da una valutazione negativa della condotta del danneggiato stesso. Questa diversità normativa non solo influisce sulla distribuzione delle responsabilità, ma anche sulla percezione sociale della giustizia, inserendosi nell'alveo di un ampio ed acceso dibattito su quali siano le giuste misure di protezione per i cittadini.

Dal punto di vista del diritto penale, una delle analogie che verranno segnalate tra il contesto italiano e quello statunitense è rappresentata dal fatto che, negli ultimi anni, i legislatori hanno puntato fortemente sullo *ius criminale*, attraverso un continuo processo di *law enforcement*, che si è concretizzato nell'introduzione di nuove figure incriminatrici nonché nell'innalzamento del carico sanzionatorio.

Ciò nonostante, molti Stati federati limitano la responsabilità penale ai casi di colpa grave o, addirittura, di *recklessness*, tanto che l'approccio ai sinistri stradali è connotato, almeno in teoria, da un rilevante contenimento del raggio d'azione del *criminal law*, i cui effetti sono posti in luce da una vasta serie di casi giurisprudenziali, alcuni dei quali formeranno oggetto di disamina.

L'indeterminatezza del concetto di *gross negligence*, tuttavia, determina un'ampia discrezionalità da parte delle corti, che si manifesta attraverso orientamenti particolarmente ondivaghi, che fanno registrare talora il depotenziamento giurisprudenziale dei parametri della *foreseeability* e della *avoidability*, che dà luogo, a sua volta, a forme di responsabilità oggettiva "occulta" per gli eventi-morte o lesioni personali.

Per di più, come pure si avrà modo di chiarire, la *recklessness*, quale forma di colpa con previsione, si pone su di uno scivoloso confine con il dolo eventuale (*malice aforethought*), che fa trascendere il *manslaughter* (omicidio colposo) in *murder of second degree* (omicidio doloso), con effetti niente affatto trascurabili in ordine alle conseguenze sanzionatorie a carico del reo. Tutto ciò riecheggia, allora, la simile questione interpretativa insorta in Italia, cui pure si farà cenno.

L'analisi delle numerose fattispecie di pericolo previste negli ordinamenti statunitensi, frutto di scelte di criminalizzazione assai diverse da quelle attuate dal legislatore italiano, nonché delle *DUI offenses*, che prevedono sanzioni assai severe, soprattutto in caso di recidiva, inviterà a riflettere sull'efficacia di tale approccio punitivo.

Ciò sospingerà a considerare, in altri termini, se lo strumentario penale sia o meno idoneo a prevenire efficacemente comportamenti pericolosi alla guida o se, piuttosto, sia necessario immaginare nuovi piani d'azione, da coltivarsi su terreni diversi e paralleli al *criminal law*. In particolare, si sosterrà che una sensibilizzazione diffusa sui pericoli e sulle conseguenze delle violazioni delle norme stradali potrebbe rivelarsi assai più idonea al contenimento del rischio rispetto a una risposta esclusivamente punitiva.

Guardando al futuro, l'avvento di veicoli a guida assistita e autonoma, come pure si osserverà, rappresenta una sfida che chiama in campo un nuovo protagonista, ovverosia il produttore, e che sembra imporre un significativo ripensamento delle normative vigenti. La capacità di queste tecnologie di ridurre la frequenza e la gravità degli incidenti è oggetto di dibattito, ma apparrebbe chiaro come il legislatore debba preparare il terreno a nuove questioni di responsabilità e di sicurezza. Si spera, allora, che il *focus*, anche in questa prospettiva, non si limitasse ad una semplice minaccia di pena, ma che si orientasse verso sinergiche strategie di prevenzione, che possano accompagnare il graduale processo tecnologico.

Sicché, in questa sede, ci si propone non solo di analizzare le differenze e le affinità tra i due ordinamenti e di formulare osservazioni critiche, ma anche di suggerire una riflessione su come le normative possano evolvere per affrontare le sfide emergenti della circolazione veicolare. In questo modo, si auspica un futuro in cui la responsabilità non sia solo un concetto giuridico, ma un valore pienamente condiviso, necessario a garantire una maggiore sicurezza per tutti gli utenti della strada.

### 1.1. Alcuni dati statistici

Al fine di meglio inquadrare il tema oggetto di analisi, non sembra affatto inopportuno fornire alcuni dati statistici relativi alla sinistrosità correlata alla circolazione stradale, illustrando in parallelo, nella tabella di sotto riportata, il contesto italiano e quello statunitense.

Dati riferiti a:	Italia	Stati Uniti
Numero abitanti	59 milioni	334 milioni
Numero veicoli a motore	52,9 milioni	278 milioni
Numero veicoli ogni cento abitanti	89,6	83,3
Cilindrata media dei veicoli circolanti	1.400 cc	3.000 cc
Media chilometri percorsi per abitante per anno	10.700	21.000
Media ore giornaliere al volante per abitante	1h e 29 min.	1h e 7 min.
Numero sinistri per anno	1,6 milioni	6,7 milioni
Numero sinistri ogni cento abitanti per anno	2,7	2
Numero sinistri con esiti mortali per anno	3.000	43.000
Numero sinistri con esiti mortali ogni cento abitanti per anno	0,005	0,013
Numero sinistri con feriti per anno	162.900	2,3 milioni
Numero sinistri con soli danni alle cose per anno	1,5 milioni	4,4 milioni
Dati aggiornati all'anno 2022. <sup>1</sup>		

1. I dati relativi agli Stati Uniti d'America sono stati forniti da *U.S. Census Bureau; U.S. Department of Transportation*

Dai dati, dunque, sembra potersi dedurre come, sebbene in Italia il tasso di sinistrosità sia più elevato, cionondimeno negli *States* gli incidenti sortiscano sovente conseguenze lesive a carico delle persone, in termini di morte e lesioni.

Così come rilevante differenza risiede nei chilometri percorsi al volante dagli automobilisti americani, con vetture di alta cilindrata, che evidentemente si lega ad andature di guida a velocità sostenuta.

## 1.2. Il contesto criminologico

Prima di volgere l'attenzione alla responsabilità da circolazione autoveicolare sul piano giuridico, sembra utile sviluppare, inoltre, qualche breve cenno ai “*vehicular offenders*”, ovvero sia abbozzare una profilazione dei soggetti responsabili, negli Stati Uniti (ove sono state stilate analisi assai più dettagliate di quelle condotte in Italia), di sinistri con esiti lesivi o mortali, nonché di taluni specifici reati stradali e, più di preciso, la guida in stato di alterazione e la fuga dopo l'incidente che, per quanto subito appresso si evidenzierà, rappresentano un *framework* influenzato da fattori demografici e comportamentali significativi.

Secondo gli studi riportati dalla Rivista *BMJ*, e dalla *NHTSA* (vd. il *report* dal titolo *Young drivers*, relativo all'anno 2022, pubblicato sul sito web istituzionale), la guida sotto l'effetto di alcool, infrazione particolarmente frequente in orari serali/notturni e nei fine settimana, coinvolge soprattutto soggetti di sesso maschile, in età compresa tra i 21 ed i 34 anni.<sup>2</sup> Si tratta, per di più, di una fascia d'età in cui molti sono dediti alla pratica del c.d. “*binge drinking*”, ovvero sia allo “*sballo da sabato sera*”.<sup>3</sup>

Negli anni 2014-2018, tra il 57% e il 70% di coloro che sono stati fermati dalle autorità per guida in stato di alterazione da assunzione di bevande alcoliche ha dichiarato, peraltro, di aver tenuto lo stesso comportamento almeno una volta nei trenta giorni precedenti; circa un terzo dei sinistri con esiti mortali registrati nello stesso arco temporale è risultato correlato, per l'appunto, alla guida in stato di ebbrezza.<sup>4</sup>

Altro fattore di rilevante incidenza sul numero dei sinistri con esiti mortali è, poi, lo *speeding* (eccesso di velocità) che, per circa il 40% riferibile a individui nella fascia d'età compresa tra i 16 ed i 24 anni, per quanto riportato da *NHTSA* in un *report* relativo all'anno 2022 (*Traffic Safety Facts*

*Federal Highway Administration; NHTSA – National Highway Traffic Safety Administration; U.S. Environmental Protection Agency; Consumer Affairs – Journal of Consumer Research; BTS – Bureau of Transportation Statistics; FTS – Foundation for Traffic Safety.* Le fonti dei dati italiani sono: ACI-Automobile Club d'Italia; ISTAT; UNRAE – Unione Nazionale Rappresentati Autoveicoli Esteri; IVAS – Istituto per la Vigilanza delle Assicurazioni; Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Rivista *Al Volante*.

2. Il 75% delle infrazioni al divieto di guida in stato d'ebbrezza, secondo *NHTSA*, si riferisce a soggetti tra i 18 e i 44 anni d'età.

3. Su questo fenomeno, vd. A.M. WHITE E ALT., *Binge drinking*, in *Alcohol Research*, 2018, 1, p. 1 ss.

4. Vd. V. BARRY E ALT., *Alcohol-impaired driving among adults. U.S.A., 2014-2018*, in *Injury Prevention*, 2022, 2, p. 211 ss.

– *Summary of motor vehicle traffic crashes*, consultabile sul sito internet dell'istituzione), coprirebbe circa un ulteriore terzo del totale.

Ai fattori di rischio sopra menzionati (guida in stato d'ebbrezza ed eccesso di velocità) si aggiungono i casi di *distracted driving* che, secondo gli studi di NHTSA, provocherebbe l'8% dei sinistri con esiti fatali,<sup>5</sup> mentre la riconducibilità degli incidenti a difetti del veicolo risulta oggetto di dati statistici contrastanti, con stime oscillanti tra il 2 ed il 12%.<sup>6</sup>

Così come emergono dati non uniformi sul territorio statunitense anche per quanto concerne i sinistri dovuti a difetti delle strade (buche, carenze di progettazione, omessa segnalazione di ostacoli e vizi della segnaletica), con variazioni non irrilevanti da Stato a Stato, anche se, in media, tale fattore (per quanto ricavabile da diversi *report*, tra cui quelli pubblicati dalla rivista *Claims Journal*) sembra incidere orientativamente nella misura del 3% sul volume complessivo degli incidenti, laddove, sulla base di quanto riportato da varie istituzioni che si occupano dell'elaborazione di statistiche nel settore, un ulteriore 8% dei *vehicular accidents* sarebbe causato dalla guida in stato di alterazione da consumo di stupefacenti.<sup>7</sup>

Quanto ai reati di fuga ("*hit and run offenses*", su cui vd. anche *infra*), secondo quanto riportato dalla *Foundation for Traffic Safety* (nel rapporto *Hit and run crashes: prevalence, contributing factors and countermeasures*, pubblicato nel 2018 sul sito *web* dell'ente), i responsabili di tali illeciti sarebbero, in larghissima parte, soggetti sprovvisti di coperture assicurative o del titolo di guida, o in possesso di un pregresso *curriculum* criminale e, in particolare, con precedenti proprio nel settore delle *vehicular offenses*, tanto che la leva sembrerebbe essere rappresentata, nella prospettiva da ultimo descritta, proprio dal timore degli effetti promananti dalla recidiva, soprattutto quella specifica.

Alla luce delle analisi condotte in ordine all'influenza di fattori socioeconomici sulle *vehicular offenses*, inoltre, si può osservare che vi sono dati statistici che attestano un sovradimensionamento di soggetti appartenenti a classi svantaggiate, disoccupati o senza un lavoro stabile. Siffatti elementi riflettono alcuni precisi elementi di contesto, rappresentati dalla scarsa educazione stradale, dalla disponibilità di veicoli in precarie condizioni di manutenzione, dalla necessità di lunghi spostamenti in auto dovuti all'esigenza di reperire occupazione, o comunque allo svolgimento di

5. Su questo argomento, vd. N.A. ASHFORD E ALT., *Distracted driving: testing the contours of the law and public policy*, in *Pennsylvania Law Review*, 2021, 1, p. 113 ss.

6. Vd. K. ADANU E ALT., *Injury-severity analysis of crashes involving defective vehicles and accounting for the underlying socioeconomic mediators*, in *Helyon*, 2024, 2, p. 1 ss.

7. Dal rapporto dell'ISTAT pubblicato a luglio 2024, relativo all'anno 2023, dal titolo *Incidenti stradali*, reperibile sul sito *web* dell'ente, invece, risulterebbe che i sinistri con esiti lesivi a carico di persone in cui sarebbero stati coinvolti automobilisti in stato di alterazione da assunzione di bevande alcoliche o stupefacenti sarebbe pari al 10%. Questa tipologia di sinistri sarebbe riconducibile, inoltre, per l'8% circa ad eccesso di velocità e per il 15% alla guida distratta. Soltanto lo 0,4% degli incidenti, infine, risulterebbe imputabile, in Italia, a buche e altri *road defects*. Talché, mentre in Italia la violazione di regole attinenti alla circolazione stradale diverse dalla guida in stato di alterazione e dall'eccesso di velocità costituisce la causa più frequente degli incidenti, tali fattori risultano di impatto notevolmente superiore negli *States*.

*vehicle-related jobs*, scarsamente remunerati e non infrequentemente svolti con orari di lavoro massacranti.<sup>8</sup>

Quanto, ancora, ai fattori ambientali e temporali, studi condotti sul campo mostrano frequenze anomale di incidenti con esiti lesivi a carico delle persone nelle fasce orarie notturne e nei *weekend* (in ragione, come si è accennato, della diffusione del fenomeno della guida in stato di alterazione, ma anche delle più lunghe percorrenze) e che circa il 60% del volume complessivo dei sinistri con esiti fatali è rappresentato da quelli che si verificano nei centri urbani.<sup>9</sup>

## 2. Cenni alla responsabilità civile da circolazione stradale negli States

La responsabilità civile da circolazione veicolare negli Stati Uniti ha attraversato una significativa evoluzione dal momento in cui i primi veicoli a motore sono comparsi sulle strade. Inizialmente, difatti, le corti statunitensi affrontarono i casi legati ai sinistri stradali con esiti lesivi con una certa “benevolenza” verso l’automobilista, anche a causa della novità del mezzo di trasporto e del contesto normativo ancora in fase di definizione.<sup>10</sup>

Tuttavia, man mano che il numero di veicoli a motore cominciò ad aumentare, le aspettative sul comportamento degli automobilisti mutarono drasticamente. L’approccio giurisprudenziale, così, è progressivamente evoluto per riflettere una maggiore consapevolezza del rischio legato alla guida e della necessità di un più rigoroso rispetto delle regole di sicurezza stradale.

La diffusione degli autoveicoli, del resto, si accompagnò anche a una trasformazione nella percezione del mezzo: da un oggetto di lusso riservato a pochi, esso divenne uno strumento disponibile per un sempre più ampio numero di americani e questa familiarità, unita al progresso tecnologico che rese i veicoli sempre più sicuri e affidabili, spinse le corti a sviluppare un approccio giuridicamente più strutturato a tale specifico settore della *tort law*.

La giurisprudenza, così, iniziò ad assumere atteggiamenti più severi nei confronti dei trasgressori, ma anche a mostrare alcune, limitate aperture alla valorizzazione non solo del comportamento tenuto dal conducente, ma anche delle circostanze del sinistro, come le condizioni della strada, il malfunzionamento del veicolo e la portata causale di fattori esterni posti in essere da terzi.

Al contempo, l’evoluzione delle scienze, in particolare della meccanica, dell’ingegneria e della medicina legale, cominciò ad offrire nuovi strumenti per valutare le dinamiche degli incidenti, arricchendo il processo civile e consentendo un’analisi più precisa delle cause degli eventi lesivi.<sup>11</sup>

8. In argomento, vd. D. MITSOVA E ALT., *Crash risk for low-income and minority populations: an examination*, 1 gennaio 2021, in [www.roadsafety.unc.edu](http://www.roadsafety.unc.edu).

9. Ciò per quanto riportato da NHTSA in *Rural/urban comparison of motor vehicle traffic fatalities*, aggiornato al mese di maggio del 2024, reperibile sul sito *web* dell’ente. Di contro, secondo i più recenti dati riportati dall’ISTAT, in Italia vi sarebbe sostanzialmente un equilibrio tra esiti fatali occorsi su strade urbane ed extraurbane.

10. Cfr. H.B. BROWN, *The status of the automobile*, in *Yale Law Journal*, 1909, 1, p. 223 ss.; X.P. HUDDY, *The law of automobiles*, Albany, 1922 (rist.), *passim*.

11. In argomento, vd. K. GRAHAM, *Of frightened horses and autonomous vehicles: tort law and its assimilation of*

A tale ultimo riguardo, si può rilevare, allora, che l'accertamento del nesso causale nella responsabilità civile, in cui si annovera quella da circolazione veicolare, si fonda, ancor oggi, sulla dottrina del “*but for*” e sul concetto di “*substantial factor*”,<sup>12</sup> che guida le corti nella valutazione della responsabilità quando il comportamento dell'automobilista si inserisca in un fascio più ampio di elementi causali, nel senso che la logica condizionalistica si lega ad una ponderazione dell'impatto di un fattore eziologico, escludendo la rilevanza di quello che dovesse risultare di “minima importanza”.<sup>13</sup>

Così come in Italia,<sup>14</sup> si tratta di un modello causale differenziato rispetto a quello impiegato nel diritto penale (su cui ci si soffermerà da qui a breve), in ragione dell'applicazione della regola del “più probabile che non”, anziché del *beyond any reasonable doubt*.<sup>15</sup>

Un altro aspetto cruciale nella valutazione della responsabilità è il ruolo della violazione delle regole sulla circolazione. La giurisprudenza americana, a tal riguardo, è concorde nel ritenere che l'infrazione di norme specifiche sulla viabilità, come il superamento del limite di velocità o il mancato rispetto di un segnale di *stop*, possa innescare una presunzione di negligenza (il riferimento è alla “*negligence per se doctrine*”). Tuttavia, questa presunzione non è assoluta, potendo il convenuto nell'azione risarcitoria dimostrare di non aver potuto prevedere e/o evitare la violazione della regola cautelare e, conseguentemente, l'evento lesivo.<sup>16</sup>

La *foreseeability* e la *avoidability* si focalizzano, allora, innanzitutto, sulla *duty of care* (in termini di possibilità, *in radice*, dell'individuo di percepire la situazione di fatto e di rischio, con conseguente adattamento del proprio comportamento di guida allo *standard of care*, al fine di evitare

*innovations*, in *Santa Clara Law Review*, 2012, 4, p. 1241 ss., il quale ha operato un interessante parallelismo tra lo “smarrimento tecnologico” correlato alla diffusione dei primi veicoli a motore con quello pronosticabile in ordine all'approccio alla circolazione di veicoli a guida autonoma, su cui ci si soffermerà da qui a breve. Analogamente, vd. T.H. PEARL, *Hands off the wheel: the role of law in the coming extinction of human-driven vehicles*, in *Indiana Law Journal*, in *Harvard Journal of Law & Technology*, 2020, 2, p. 428 ss.

12. R.W. WRIGHT, *Causation in tort law*, in *California Law Review*, 1985, 6, p. 1735 ss.; D.M. CLARKE, *Causation and liability in tort law*, in *Jurisprudence*, 2014, 5, p. 217 ss.; J.S. DILLBARY, *Causation actually*, in *Georgia Law Review*, 2016, 1, p. 1 ss.; M. GILBOA, *Multiple reasonable behaviours cases: the problem of underdetermination in tort law*, in *Legal Theory*, 2019, 2, p. 77 ss.; H.J. BAVLI, *Counterfactual causation*, in *Arizona State Law Journal*, 2019, 4, p. 879 ss.

13. Sulle criticità di tale paradigma, che si rivela nella prassi un “*artificio di magia*”, vd. D.B. DOBBS, *The law of torts*, St. Paul, 2000, p. 416. In argomento, vd. anche P. ZABLOTSKY, *Mixing oil and water: reconciling the substantial factor and results within the risk approaches to proximate cause*, in *Cleveland State Law Review*, 2007, 4, p. 1003 ss.

14. In argomento vd., *ex multis*, C. PIERGALLINI, “*Civile*” e “*penale*” a perenne confronto: l'appuntamento di inizio millennio, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2012, 4, p. 1299 ss.

15. Vd. K. CLERMONT, *A theory for evaluating evidence against the standard of proof*, in *Pennsylvania State Law Review*, 2023, 2, p. 127 ss.

16. N. FREEMAN ENGSTROM, *When cars crash: the automobile's tort legacy*, in *Wake Forrest Law Review*, 2018, 2, p. 294 ss. (spec. 308). Sulla *negligence per se doctrine* si tornerà da qui a breve.

il danno che ne consegue) ma, nel contempo, attraverso la *proximate cause*<sup>17</sup> (che rappresenta un modello impiegato anche in *criminal law*, vd. *infra*), esse diventano criteri potenzialmente idonei<sup>18</sup> ad escludere la responsabilità anche in costanza di consapevole violazione della regola comportamentale, nel caso di decorsi causali anomali e non ragionevolmente pronosticabili dal soggetto agente.<sup>19</sup>

Quanto alle ipotesi di “colpa collettiva” e, in particolare, della corresponsabilità di chi si assume danneggiato/vittima del sinistro,<sup>20</sup> in alcuni Stati americani si prevede, in base alla “*contributory negligence doctrine*”, che, qualora tale soggetto abbia contribuito, anche in minima misura, al verificarsi del danno, il risarcimento è del tutto escluso.

17. Nella sterminata letteratura, solo per citare alcune delle riflessioni più significative, vd. R.E. KEETON, *Legal cause in the law of torts*, 1963, Columbus; P. KEETON, W.L. PROSSER, *Prosser and Keeton on the law of torts*, St. Paul, 1984, p. 263 ss.; V.E. SCHWARTZ, K. KELLY, D.F. PARTLETT, *Prosser, Wade, and Schwartz's torts: cases and materials*, New York, 1988, p. 288 ss.; P.J. KELLEY, *Proximate cause in negligence law: history, theory, and the present darkness*, in *Washington University Law Quarterly*, 1991, 1, p. 49 ss.; P.C. HALEY, *Paradigms of proximate cause*, in *Tort & Insurance Law Journal*, 2000, 1, p. 147 ss.; M.L. WELLS, *Proximate cause and the American Law Institute: the false choice between the direct consequences test and the risk standard*, in *University of Richmond Law Review*, 2002, 1, p. 389 ss.; D.K. DEWOLF, *The law of torts. Cases and materials*, Lansing, 2009, p. 63 ss.; T.A. WEIGAND, *Tort law: the wrongful demis of but for causation*, in *Western New England Law Review*, 2019, p. 175 ss.; J. KNOBE, S. SHAPIRO, *Proximate cause explained: an essay in experimental jurisprudence*, in *The University of Chicago Law Review*, 2021, 1, p. 165 ss.; M.A. GEISTFELD, *Proximate cause untangled*, in *Maryland Law Review*, 2021, 2, p. 420 ss.; M.R. SCORDATO, *Three kinds of fault: understanding the purpose and function of causation in tort law*, in *University of Miami Law Review*, 2022, 1, p. 150 ss.
18. Sulla “*hindsight bias*” in questo specifico settore, vd. P.G. PETERS JR., *Hindsight bias and tort liability: avoiding premature conclusions*, in *Arizona State Law Journal*, 1999, 3, p. 1277 ss.; J.D. LEVINSON, K. PENG, *Different torts for different cohorts: a cultural psychological critique of tort law's actual cause and foreseeability inquiries*, in *Southern California Interdisciplinary Law Journal*, 2004, 2, p. 195 ss.; G.C. RAPP, *The wreckage of recklessness*, in *Washington University Law Review*, 2008, 1, p. 111 ss.; R.M. YORK, *Examining moderators of the hindsight bias in the context of civil legal decision-making: counterfactuals, causal proximity, and self-referencing*, in *FIU Electronic Theses and Dissertation*, 2008; L.M. SOLAN, J.M. DARLEY, *Causation, contribution and legal liability: an empirical study*, in *Law and Contemporary Problems*, 2011, 4, p. 265 ss.; D. OLIVER, *Mere but for causation*, in [www.casetext.com](http://www.casetext.com), 25 gennaio 2011; A. LIOR, *The accident network: a network theory analysis of proximate causation*, in *Marquette Law Review*, 2022, 1, p. 106 ss.; T.R. BROWN, *Minding accidents*, in [www.lawreview.colorado.edu](http://www.lawreview.colorado.edu), 25 gennaio 2023; F. MARGONI, T.R. BROWN, *Jurors use mental state information to assess breach in negligence cases*, in *Cognition*, 2023, 7, p. 1 ss.
19. In argomento, vd. R.A. EPSTEIN, *Cases and materials on torts*, Boston, 1995, p. 333 ss. Per i saggi, vd. G. CALABRESI, A.K. KLEVORICK, *Four test for liability in torts*, in *The Journal of Legal Studies*, 1985, 2, p. 585 ss.; O. BEN-SHAHAR, *Causation and foreseeability*, in *Encyclopedia of Law and Economics*, diretta da B. Bouckaert e G. DeGeest, II, *Civil law and economics*, Cheltenham, 2000, p. 644 ss.; M.F. GRADY, *Causation and foreseeability*, in J.H. ARLEN (a cura di), *Research Handbook on the Economics of Torts*, Cheltenham, 2013, p. 114 ss.; M. DEVILLIERS, *Foreseeability decoded*, in *Minnesota Journal of Law, Science and Technology*, 2015, 1, p. 345 ss.
20. Nei sistemi giuridici statunitensi non sono contemplate, peraltro, presunzioni di corresponsabilità quale quella stabilita dal comma 2 dell'art. 2054 c.c.

Altri Stati applicano, invece, la “*comparative negligence*”; nel caso in cui il sistema sia improntato sulla “*pure comparative negligence*”, il *plaintiff* può, quindi, richiedere il risarcimento ridotto per la parte del danno che egli stesso abbia contribuito a provocare.<sup>21</sup> In quello di “*modified comparative negligence*”, di contro, la parte può ottenere un risarcimento solo allorquando la propria responsabilità nella dinamica del sinistro sia inferiore al 50% (o al 51%, a seconda dello Stato).<sup>22</sup>

21. In questo caso, in maniera analoga a quanto stabilito dal combinato disposto degli artt. 2056 e 1227 c.c.

22. Per un quadro analitico, vd. AA.VV., *Comparative & contributory negligence laws: 50-State survey*, in [www.justitia.com](http://www.justitia.com), 1 gennaio 2024, nonché *Fault vs. no-fault insurance laws by State in the United States*, in [www.1800lionlaw.com](http://www.1800lionlaw.com). Sulle origini di queste impostazioni, vd. L. GREEN, *Contributory negligence and proximate cause*, *The North Carolina Law Review*, 1927, 1, p. 3 ss.; J.A. PADWAY, *Comparative negligence*, in *Marquette Law Review*, 1931, 1, p. 3 ss.; A.C. MOLE, L.P. WILSON, *Study of comparative negligence*, in *Cornell Law Review*, 1932, 3, p. 333 ss. (in cui si evidenziarono le difficoltà in cui incorsero, sin dal principio, le corti statunitensi nel determinare le “quote di responsabilità”); R.V. CAMPBELL, *Ten years of comparative negligence*, in *Wisconsin Law Review*, 1941, 1, p. 289 ss.; L. SHERMAN, *Comparative negligence*, in *Dickinson Law Review*, 1955, 1, p. 79 ss.; A.R. FLORES, *Comparative negligence*, in *Villanova Law Review*, 1956, 1, p. 115 ss. In argomento, vd., altresì, T.G. KOERNER, *Negligence. Last clear chance*, in *Michigan Law Review*, 1958, 8, p. 1358 ss.; M. ROSEMBERG, *Comparative negligence in Arkansas: a before and after survey*, in *Arkansas Law Review*, 1959, 2, p. 250 ss.; S.A. BENTON, *Assumption of risk and contributory negligence*, in *Michigan Law Review*, 1962, 6, p. 819 ss.; W.F. RUSSELL, *Comparative negligence as applied to contribution: the new doctrine of comparative contribution*, in *Southwestern Law Review*, 1963, 1, p. 155 ss.; D.K. SIEGEL, *Silent growth of comparative negligence in common law court*, in *Cleveland Law Review*, 1963, p. 3462 ss.; A.M. GELLMAN, *Torts. Comparative negligence*, in *Buffalo Law Review*, 1968, 2, p. 573 ss.; R.J. AIKEN, *Proportioning comparative negligence: problems of theory and special verdict formulation*, in *Marquette Law Review*, 1970, 3, p. 291 ss.; R.W. LAUGESEN, *Colorado comparative negligence*, in *Denver Law Review*, 1972, 4, p. 469 ss.; G.E. SMITH, *Comparative negligence in Wyoming*, in *Land & Water Law Review*, 1973, 2, p. 597 ss.; E. CASTORIA, *Comparative v. contributory negligence*, in *New Mexico Law Review*, 1976, 1, p. 171 ss.; J.J. CHEAP JR., *Contribution and indemnity collide with comparative negligence*, in *Santa Clara Law Review*, 1978, 3, p. 779 ss.; C.R. SOWLE, D.O. CONKLE, *Comparative negligence versus the constitutional guarantee of equal protection: a hypothetical judicial decision*, in *Duke Law Journal*, 1979, 5, p. 1083 ss.; E.J. BUFFA JR., *The plaintiff's view of comparative negligence*, in *West Virginia Law Review*, 1980, 3, p. 523 ss.; J.W. WADE, *Comparative negligence. Its development in the United States and its present status in Louisiana*, in *Louisiana Law Review*, 1980, 2, p. 299 ss.; H.F. KUHN JR., *A call for the adoption of comparative negligence in South Carolina*, in *South Carolina Law Review*, 1980, 4, p. 757 ss.; K.S. ABRAHAM, *Adopting comparative negligence: some thoughts for the late reformer*, in *Maryland Law Review*, 1982, 2, p. 300 ss.; J. HASENFUS, *The role of recklessness in American systems of comparative fault*, in *Ohio State Law Journal*, 1982, 3, p. 399 ss.; J.M. ROGERS, R.D. SHAW, *A comparative negligence checklist to avoid future unnecessary litigation*, in *Kentucky Law Journal*, 1983, 1, p. 25 ss.; N. THOFNER, *The modification of joint and severe liability*, in *Florida Law Review*, 1984, 2, p. 288 ss.; R.A. CONWAY, *Comparative fault in Missouri*, in *Missouri Law Review*, 1985, 1, p. 141 ss.; M.K. STEENSON, *The fault with comparative fault: the problem of individual comparisons in a modified fault jurisdiction*, in *William Mitchell Law Review*, 1986, 1, p. 1 ss.; D.L. RUBINFELD, *The efficiency of comparative negligence*, in *The Journal of Legal Studies*, 1987, 2, p. 375 ss.; A. GARCIA-MENDOZA, *Tort law: joint and several liability under comparative negligence*, 1988, 2, p. 469 ss.; J.L. DIAMOND, *Assumption of risk after comparative negligence*, in *Ohio State Law Review*, 1991, 2, p. 717 ss.; C. CURRAN, *The spread of the comparative negligence rule in the United States*, in *International Review of Law and Economics*, 1992, 3, p. 317 ss.; J.S. HICKMAN, *Efficiency, fairness, and common*

Quanto alle voci risarcitorie, al di là della disciplina relativa ai danni patrimoniali e non patrimoniali (che compongono la categoria dei *compensatory damages*), si deve soggiungere che, in alcuni casi particolarmente gravi (guida in stato di forte alterazione, episodi di guida spericolata, e così via), le corti possono decidere di accordare in favore del danneggiato i ben noti *punitive damages*, che hanno lo scopo di sanzionare, per l'appunto, il responsabile e di dissuadere altri dall'adottare comportamenti simili.<sup>23</sup>

Con *Cabe v Lunich*, 70 Ohio St. 3d 598, 640 N.E.2d 159 (Ohio 1994) la Corte suprema dell'Ohio ha stabilito: “*i danni punitivi possono essere accordati quando il convenuto abbia realizzato una condotta caratterizzata da odio, cattiva volontà o spirito di vendetta, o da un consapevole disprezzo per i diritti e la sicurezza di altre persone che abbia una grande probabilità di causare un danno sostanziale. Si tratta di comportamenti estremamente sconsiderati che rivelano un consapevole disprezzo per un danno rilevante ed evidente. La politica di concessione di danni punitivi in Ohio è sia quella di punire l'autore dell'illecito sia quella di impiegare i punitive damages come esempio per gli altri, dissuadendoli, così, da comportamenti simili.*”<sup>24</sup> Qualcosa di più della semplice negligenza è sempre richiesto affinché possa essere concesso un risarcimento di danni punitivi. Ciò si riflette sull'impiego del termine *criminal*, che implica una constatazione che la probabilità che si verifichi un danno è grande e che il danno sarà sostanziale. Siamo convinti che la condotta di guida in stato di ebbrezza ben possa, nelle circostanze di ogni singolo caso, costituire il tipo di comportamento sconsiderato e oltraggioso che giustifica una giuria a concludere che il defendant

sense, in *Vanderbilt Law Review*, 1995, 3, p. 739 ss.; S. GARDNER, *Contributory negligence, comparative negligence, and stare decisis in North Carolina*, in *Campbell Law Review*, 1996, 1, p. 1 ss.; O. BAR-GILL, O. BEN-SHAHAR, *The uneasy case for comparative negligence*, in *American Law and Economics Review*, 2003, 2, p. 433 ss.; C.J. ROBINETTE, P.G. SHERLAND, *Contributory or comparative: which is the optimal negligence rule?*, in *Northern Illinois University Law Review*, 2003, 1, p. 41 ss.; J.J. KARANGELEN, *The road to judicial abolishment of contributory negligence*, in *University of Baltimore Law Review*, 2004, 2, p. 265 ss. Per i contributi più recenti, vd. G.S. SERGIENKO, *Assumption of risk as a defense to negligence*, in *Western State University Law Review*, 2006, 1, p. 1 ss.; A. BEST, *Impediments to reasonable tort reform: lessons from the adoption of comparative negligence*, in *Indiana Law Review*, 2007, 1, p. 1 ss.; R. SINGH, *The efficiency of comparative causation*, in *Review of Law and Economics*, 2010, 2, p. 219 ss.; M. STEENSON, *Minnesota comparative fault*, in *Journal of Law and Practice*, 2016, 4, p. 1 ss.; E. VAN DONGEN, H.P. VERDAM, *The Development of the concept of contributory negligence in English common law*, in *Utrecht Law Review*, 2016, 1, p. 61 ss.; P.N. SWISHER, *Virginia should abolish the archaic tort defense of contributory negligence and adopt a comparative negligence defense in its place*, in *University of Richmond Law Review*, 2019, p. 1359 ss.; F. PARISI, G. FREZZA, *Burdens of proof in establishing negligence: a comparative law and economics analysis*, in *Italian Law Journal*, 2023, 1, p. 7 ss. In proposito, occorre soggiungere che in alcuni Stati federati sono previste delle norme che, ispirate al concetto di *no-fault*, impongono ai proprietari di autoveicoli la stipula di polizze assicurative a copertura dei danni derivanti dal sinistro che prevedono risarcimenti indipendentemente dalla responsabilità nella sua provocazione. In taluni casi, si tratta di normative che comportano anche una forte limitazione nel tipo e nell'entità di danni per cui è possibile richiedere un risarcimento.

23. Vd. G. MONTEAGUDO, *What kinds of damages may I claim for car accident injuries?*, in [www.findlaw.com](http://www.findlaw.com), 24 luglio 2023.

24. Sulla polifunzionalità dei *punitive damages*, vd. anche *O'Neill v Smith*, 388 S.C. 246, 695 S.E.2d 531 (South Carolina 2010).

*abbia mostrato una consapevole indifferenza nei confronti dei diritti e della sicurezza degli altri. Riteniamo che la prova che un conducente abbia consumato alcol prima di un incidente stradale, in misura superiore al limite che determina l'applicazione di una sanzione amministrativa, sia pertinente e ammissibile per stabilire se si possa ritenere che il convenuto sia obbligato alla corresponsione di danni punitivi”.*

Per richiamare qualche altro precedente, si può citare *Webb v Rivers*, 256 Va. 460, 507 S.E.2d 360 (Virginia 1998), con cui la Corte suprema della Virginia ha affermato la possibilità per il *plaintiff* di agire per ottenere *punitive damages* “avendo l’attore fornito la prova che il convenuto aveva un tasso alcolemico nel sangue pari allo 0,21%, era così ubriaco da non sapere dove si trovasse e viaggiava a 90 miglia orarie in un quartiere residenziale con un limite di velocità legale di 25 miglia orarie”.

In *Young v Westfall*, 4:06-CV-2325 (M.D. Pennsylvania Mar. 1, 2007) si è affermato che “ai sensi della legge applicabile in Pennsylvania, i danni punitivi sono appropriati solo nei casi in cui le azioni del convenuto sono così outrageous da indicare che esse costituiscono una condotta intenzionale, sconsiderata o spregiudicata. Sebbene la negligenza ordinaria non possa giustificare un risarcimento per danni punitivi, quest’ultimi sono appropriati per i torti che si connettono a colpa quando la condotta vada oltre la mera negligenza e rientri nel regno del comportamento che è intenzionale, malizioso o così negligente da indicare un disprezzo ingiusto per i diritti delle parti lese”.<sup>25</sup>

In estrema sintesi, in ordine ai *punitive damages*,<sup>26</sup> si può osservare, dunque, che essi possono essere riconosciuti, in favore del danneggiato, solo allorché la controparte abbia realizzato atti di tale disvalore da sostanziare anche illecito penale, andandosi, così, ad assommare alle altre conseguenze giuridiche del reato.

### **3. La criminal liability e le scelte di incriminazione di condotte di guida colpose con effetti lesivi a carico della persona**

Nel continuo processo di *law enforcement* che ha segnato la storia recente del diritto penale italiano s’inserisce, senza dubbio, la disciplina dell’omicidio e delle lesioni colpose stradali.<sup>27</sup> Siffatte iniziative sono state già oggetto di approfonditi studi da parte della dottrina nostrana, che non ha mancato di muovere critiche alle scelte attuate dal legislatore, tanto nel prisma dell’opportunità politico-criminale quanto della tecnica definitoria impiegata. Ciò generando una letteratura ormai davvero ampia,<sup>28</sup> così come ricca si rivela anche la casistica giurisprudenziale.

25. In senso analogo, vd. *Zander v Morsette*, 2021 N.D. 84, 959 N.W.2d 838 (North Dakota 2021); *Maynard v Snapchat Inc.*, 313 Ga. 533, 870 S.E.2d 739 (Georgia 2022).

26. Istituto ben conosciuto ma non previsto nell’ordinamento italiano.

27. Vd. A. MENGHINI, *L’omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema*, Napoli, 2016.

28. Vd. M. MANTOVANI, In tema di omicidio stradale, in *Dir. Pen. Cont. Riv. Trim.*, 2015, 2, p. 152 ss.; E. SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, in [www.penalecontem-](http://www.penalecontem-)

Trattandosi di un terreno già abbondantemente dissodato, in questa sede, allora, l'analisi si concentrerà soprattutto sui sistemi penali americani, atteso che le *vehicular offenses* statunitensi non sono state ancora oggetto di studi analitici nel nostro Paese; ciò al fine di poter trarre delle conclusioni in chiave comparatistica.

Si deve, allora, osservare che nei sistemi penali degli *U.S.A.*, la *negligent liability*, tendenzialmente, è limitata, anche con riferimento a reati contro la persona e, in particolare, all'omicidio, a forme di colpa grave (*gross negligence*) o all'ipotesi di *recklessness*, che costituisce una specie di colpa, connotata dalla previsione dell'evento.

Tanto è vero che con la locuzione "*criminal negligence*" s'indica, comunemente, una condotta connotata da colpa "grave", tale da distinguersi da quella che rileva in diritto civile, ove, in genere, l'obbligazione risarcitoria sorge pure a fronte di *simple negligence*; ciò al contrario del sistema italiano, ove di massima, come risaputo, un illecito penale è punibile anche al ricorrere di colpa di tipo "lieve".

Tale differenza si spiega in ragione del diverso approccio culturale alla materia; negli *States*, difatti, la *criminal liability* tende ad essere associata, anche in dottrina, a forme di colpevolezza che contraddistinguono condotte di elevato disvalore, ovverosia al dolo. Questa visione è radicata nella *common law*, per cui il *punishment* dovrebbe essere riservato a comportamenti di spiccata riprovevolezza, tali da meritare l'*harsh treatment*.<sup>29</sup>

In argomento, George Fletcher ha rilevato: "è ben noto che l'assunzione di un rischio non consentito possa generare la responsabilità per quello che viene definito involuntary manslaughter. Questa

poraneo.it, 18 aprile 2016; E.M. AMBROSETTI, *Il nuovo delitto di omicidio stradale*, in *Resp. Civ. Prev.*, 2016, 5, p. 1785 ss.; G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 30 giugno 2016; D. BIANCHI, *I nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali*, in *Studium Iuris*, 2016, 6, p. 679; D. NOTARO, *I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni stradali: norme "manifesto" o specializzazione dello statuto colposo?*, in [www.laegislazionepenale.eu](http://www.laegislazionepenale.eu), 28 luglio 2016; R. ACQUAROLI, S. POLLASTRELLI (a cura di), *Il reato di omicidio stradale*, Milano, 2017; V. MASARONE, *L'attuale posizione della vittima nel diritto penale positivo: verso un diritto penale "per tipo di vittima"?*, in [www.archiviopenale.it](http://www.archiviopenale.it), 18 ottobre 2017; A. MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 20 maggio 2016; D.M. SCHIRÒ, voce *Omicidio e lesioni personali stradali*, in *Dig. Disc. Pen.*, X Aggiornamento, Torino, 2018, p. 497 ss.; L. D'AMICO, *La struttura dell'omicidio stradale tra tipicità debole, colpevolezza intermittente e diritto penale simbolico*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 9 maggio 2019; S. TIGANO, *La responsabilità penale colposa tra previsione e prevenzione*, in S. Aleo (a cura di), *Criteri di verificabilità empirica dei giudizi di colpa*, Milano, 2020, p. 229 ss. (spec. 242 ss.); P. VENEZIANI, voce *Omicidio stradale e responsabilità colposa*, in *Enc. Dir.*, I tematici, II, *Reato colposo*, Milano, 2021, p. 841 ss.; M. DI FLORIO, *La colpa e i suoi statuti differenziati nel codice penale. Un confronto con il sistema tedesco*, in [www.laegislazionepenale.eu](http://www.laegislazionepenale.eu), 29 maggio 2024. Sul ruolo "simbolico" di tali figure, come incentivo alla cautela, vd. D. FONDAROLI, *Metafore: l'homo oeconomicus e la "spinta gentile" nella prospettiva del sistema punitivo*, in *Discrimen*, 17 luglio 2023, p. 1 ss. (spec. 5).

29. Vd. J. HALL, *Negligent behaviour should be excluded from penal liability*, in *Columbia Law Review*, 1963, 3, p. 632 ss. Sull'introduzione delle fattispecie colpose come strumento di prevenzione dei rischi della modernità, vd. R. POSNER, *A theory of negligence*, in *The Journal of Legal Studies*, 1972, 1, p. 29 ss.

figura ha generato un dibattito sui limiti della responsabilità. Secondo la visione tradizionale, ciò che è pura negligence, sufficiente per la tort liability, non sarebbe abbastanza per supportare la responsabilità nel diritto penale. Questo modo di vedere si è concretizzato attraverso il richiamo ad opera delle corti americane dei concetti di gross negligence e di recklessness. Alcuni studiosi si sono opposti all'incriminazione dell'omicidio per mera colpa, rilevando come la moral culpability presupporrebbe un consapevole disprezzo per una situazione di rischio. Ciò si basa su un argomento curioso, per cui la sbadataggine non potrebbe essere considerata propriamente come una forma di culpability. Invero, questa idea è contraria al senso comune, essendo il difetto d'attenzione stigmatizzato nel contesto dell'interazione sociale. In ogni caso, gli ordinamenti, negli ultimi decenni, si sono mossi in un senso opposto alla tradizione. Il tutto è cominciato negli anni '20 del XX secolo, allorquando i legislatori cominciarono a introdurre a sistema delle ipotesi di negligent homicide nel settore della circolazione autoveicolare<sup>30</sup>.

Al riguardo delle *driving offenses* e, in particolare, del “*vehicular manslaughter*” (o *vehicular homicide*), quindi, si può affermare che, dal punto di vista dell'elemento subiettivo:

- in alcuni Stati non sono previste norme che disciplinano in maniera organica la figura di *vehicular manslaughter* (che, in taluni casi, si riferisce soltanto a particolari ipotesi, come, ad esempio, quella di guida in stato di alterazione dovuta all'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti). Con la conseguenza che l'omicidio occorso nel contesto della circolazione stradale è punibile secondo le norme generali sull'omicidio colposo e, dunque, a titolo di *colpa grave* (Alaska, Arizona, Kentucky, Louisiana, Maine, Mississippi, Missouri, Montana, Oregon, South Dakota, Texas, Vermont, Virginia) o di *colpa con previsione* (Indiana);
- in Michigan - vd. *People v Pace*, 311 Mich. App. 1 (Michigan Ct. App. 2015) - e nello Stato di Washington - vd. *State v Burk*, 197 WN App. 382 (Washington Ct. App. 2016) - il *vehicular manslaughter* si fonda su una responsabilità di tipo oggettivo (*strict liability*), integrandosi con la mera violazione di regole che attengono alla circolazione stradale e al verificarsi dell'evento-morte;
- in California, Connecticut, District of Columbia, Georgia, Hawaii, Idaho, Kansas, Massachusetts, Nebraska, Nevada, New York, Ohio e Utah il *vehicular manslaughter* s'integra già al ricorrere di condotte denotate da *simple negligence*;
- in altri Stati sono contemplate fattispecie autonome di omicidio stradale, che però sono sorrette dal medesimo elemento soggettivo previsto per l'omicidio colposo “comune” (*gross negligence*, in Arkansas, Alabama, Delaware, Maryland, Minnesota, New Hampshire, North Carolina, Pennsylvania, South Carolina, Wisconsin, Wyoming; *recklessness*, in Iowa e New Jersey);
- in Illinois il *vehicular manslaughter* è punito già al ricorrere della *gross negligence*, mentre l'omicidio colposo “comune” a titolo di *recklessness*;
- in Colorado, Florida, New Mexico, North Dakota, Oklahoma, Rhode Island, Tennessee e West Virginia l'omicidio stradale è punito, con sanzioni *ad hoc*, nel caso di *recklessness*, mentre quello comune a titolo di *gross* (o, nel caso dell'Oklahoma, *ordinary*) *negligence*.

30. G.P. FLETCHER, *Rethinking criminal law*, New York, 2000, p. 263-264.

Quanto alle lesioni colpose, taluni legislatori statunitensi hanno introdotto delle fattispecie *ad hoc* di *vehicular assault*<sup>31</sup> che, talora, prevedono come elemento costitutivo la *serious bodily injury*, potendosi l'illecito penale, quindi, integrare solo al ricorrere di lesioni personali gravi.<sup>32</sup>

Ad esempio:

- la *vehicular assault offense* nello Stato di New York (vd. § 120.03 delle Consolidated Laws), nonché in Connecticut (vd. § 53a-60d dei *Connecticut General Statutes*), disciplinata come *felony*, prevede come elementi costitutivi la guida in stato di alterazione e la provocazione di lesioni gravi a carico della vittima. Siffatti elementi sono caratteristici anche della *vehicular battery* di cui al § 22-18-36 delle *South Dakota Codified Laws*;
- l'*Ohio Revised Code*, al § 2903.08, disciplina, tra l'altro, come *felony*, una forma di *vehicular assault* che si sostanzia al ricorrere della *recklessness* e della provocazione di *serious physical harm*;
- nello Stato di Washington il *vehicular assault* (vd. § 46.61.552 del *Washington Revised Code*) è punito, come *felony*, in caso di lesioni gravi per la vittima e, alternativamente, dalla *recklessness* o della guida in stato di alterazione dovuta all'assunzione di stupefacenti o sostanze alcoliche. Si tratta di una fattispecie assimilabile a quella prevista nel § 18-3-205 del *Colorado Revised Code*.

Si è al cospetto, allora, di previsioni che, per via dell'aggancio delle figure incriminatrici a condotte di spiccato disvalore e a conseguenze lesive di particolare gravità, contribuiscono a confermare la tradizionale idiosincrasia dei sistemi giuridici statunitensi (e di *common law*) rispetto alla *pure negligent liability*.<sup>33</sup>

### 3.1. Il nucleo normativo della colpa

Negli Stati Uniti non vi è una distinzione formale-terminologica tra “colpa specifica” e “colpa generica” come quella presente nel sistema giuridico italiano. Tuttavia, esistono concetti giuridici che, in pratica, riflettono una distinzione simile tra la violazione di norme di condotta “codificate” e regole cautelari non scritte ed imposte dall'esperienza nonché, si potrebbe aggiungere, dal comune buon senso, in termini di diligenza, prudenza e perizia.

In questo senso, fondandosi la *negligent liability* su un *breach of duty care*, ovvero sia sull'infrazione di un dovere di attenzione, essa s'innesta, innanzitutto, sulla *statutory duty*, ossia su una

31. Per un'analisi delle evoluzioni normative ed interpretative relative ai primi decenni del secolo scorso, vd. L. HALL, *Assault and battery by the reckless motorist*, in *Journal of Criminal Law and Criminology*, 1940, 2, p. 133 ss.; R.H. VIZETHANN, *Criminal assault in nonfatal automobile accidents*, in *Washington and Lee Law Review*, 1965, 2, p. 271 ss.

32. Su questo concetto, vd. F.X. SHEN, *Mind, body and the criminal law*, in *Minnesota Law Review*, 2013, 4, p. 2038 ss.

33. In argomento, vd. anche A. CADOPPI, voce *Mens rea*, in *Dig. Disc. Pen.*, VII, Torino, 1993, p. 618 ss. (spec. 629) e, più di recente, A. DI LANDRO, *Un confronto tra diritto penale inglese ed italiano in materia di colpa: dalla colpa grave alle più specifiche e severe forme di colpa c.d. “stradale”, colpa nell'ambito della violenza domestica, colpa nel settore della sicurezza sul lavoro e nel settore ambientale*, in [www.lalegislazionepenale.eu](http://www.lalegislazionepenale.eu), 17 ottobre 2022, p. 4.

regola comportamentale, atta a prevenire un rischio o a minimizzarlo, imposta da una norma scritta, che genera una forma di colpa che, utilizzando la nostra terminologia, può essere definita, per l'appunto, specifica.

Questo tema è stato affrontato con attenzione, negli *States*, soprattutto nel contesto del diritto civile ed è stato teatro della precoce emersione della c.d. “*negligence per se doctrine*”, per la quale, in estrema sintesi, la responsabilità, lato subiettivo, si originerebbe, con un certo automatismo, dalla mera violazione della regola cautelare.<sup>34</sup>

In argomento, si deve richiamare, allora, come *landmark case*, *Osborne v McMasters*, 41 N.W. 543 (Minnesota 1889), con la quale la Corte suprema del Minnesota affrontò il caso di un soggetto che, in violazione di una specifica norma di condotta sancita a livello statutario, aveva ceduto un flacone contenente una sostanza venefica senza fornire adeguate avvertenze circa la natura e la pericolosità della *res* al compratore, il quale, ingerendola, era deceduto.

Nell'occasione, la Corte, allora, stabilì che: “*negligence is the breach of legal duty. It is immaterial whether the duty is one imposed by the rule of common law requiring the exercise of ordinary care not to injure another or is imposed by a statute designed for the protection of others. The only difference is that in one case the measure of legal duty is to be determined upon common-law principles, while in the other the statute fixes it, so that the violation of the statute constitutes conclusive evidence of negligence, or, in other words, negligence per se*”.

Si tratta di un approccio che si riscontra ancor oggi negli orientamenti della giurisprudenza civilistica e che costituisce oggetto di un risalente dibattito, sul quale non è possibile soffermarsi in questa sede.<sup>35</sup>

Quanto, invece, al settore penale, la proliferazione delle regole cautelari “codificate”, soprattutto in alcuni settori, quali per l'appunto quello della circolazione stradale, ha alimentato una diatriba interpretativa in ordine alla fruibilità della citata *doctrine* anche in relazione alla *criminal liability* e i repertori giurisprudenziali restituiscono risultati niente affatto uniformi.

Secondo un primo, risalente orientamento, la *negligence per se doctrine* sarebbe stata applicabile anche nel *criminal law system* e, in particolare, nel contesto della circolazione veicolare. Così, con la sentenza *State v Portee*, 122 S.C. 298, 115 S.E. 238 (South Carolina 1922), la Corte suprema della South Carolina stabilì che: “*quando qualcuno infrange la legge statutaria dello Stato, quando si viola la legge come stabilito dalla nostra Legislatura, questa è negligence per se. Al fine di prevenire danni sulle strade pubbliche, la nostra Legislatura ha fatto tutto il possibile per emanare leggi e invita i cittadini a obbedire a tali leggi. Quando un cittadino non obbedisce a tali leggi, sta agendo con negligenza*”.

34. Si tratta di temi ampiamente scandagliati nella dottrina penalistica nostrana. In argomento vd., *ex multis*, V. MILITELLO, *Rischio e responsabilità penale*, Milano 1988, spec. 55 ss.; L. RISICATO, *L'attività medica di équipe. Tra affidamento ed obblighi di controllo reciproco*, Torino, 2013, p. 8.

35. In argomento, per un'ampissima e chiara ricostruzione, vd. B.L. JOHNSON, *Why negligence per se should be abandoned*, in *Legislation and Public Policy*, 2017, 1, p. 249 ss.

Ciò secondo un principio ribadito, successivamente, da *State v Whaley*, 191 N.C. 387, 132 S.E. 6 (North Carolina 1926), *State v Sandvig*, 141 Wn. 542, 141 Wash. 542, 251 P. 887 (Washington 1927), nonché *State v Durham*, 201 N.C. 724, 161 S.E. 398 (North Carolina 1931), secondo la quale “*the breach of a statute is negligence per se, but there must be a causal connection between the disregard of the statute and the injury inflicted*”.

All'impostazione sopra descritta se ne è precocemente opposta un'altra. Così, con un *early case*, *State v Hanahan*, 111 S.C. 58, 96 S.E. 667 (South Carolina 1918), relativo, per l'appunto, ad un sinistro stradale, si ritenne che la mera violazione di una regola cautelare attinente ai limiti di velocità non potesse, in sé, determinare la conclusione della sussistenza dell'elemento soggettivo del reato di omicidio colposo, dovendosi comunque verificare la prevedibilità ed evitabilità della concreta situazione di rischio.

Tale orientamento, successivamente, venne sposato da altre decisioni, come ad esempio *State v Stansell*, 203 N.C. 69, 164 S.E. 580 (North Carolina 1932): “*la mera violazione di una norma che attiene alla sicurezza della circolazione non costituisce negligenza dal punto di vista del diritto penale. La violazione della regola comportamentale si deve associare, affinché possa sussistere omicidio colposo, al fatto che, in base alle circostanze concrete, l'infrazione avrebbe potuto condurre alla probabilità di causazione della morte o di gravi danni fisici*”.

Analogamente si espressero altre corti superiori, con *Cutshall v State*, 191 Miss. 764, 4 So. 2d 289 (Mississippi 1941), *State v Nix*, 211 La. 865, 31 So. 2d 1 (Louisiana 1947), *State v Adams*, 359 Mo. 845, 224 S.W.2d 54 (Missouri 1949), nonché *State v Barnett*, 218 S.C. 415, 63 S.E.2d 57 (South Carolina 1951), che rese un'ampia motivazione: “*il grado di negligenza necessario per stabilire la responsabilità penale ha lasciato perplesse le corti di Inghilterra e America per secoli. L'argomento è stato a volte fonte di molta confusione. Nei primi sviluppi del diritto penale in Inghilterra si sosteneva che la negligenza ordinaria, ovvero la mancata osservanza della dovuta diligenza, fosse sufficiente. In seguito, si scoprì che questa regola era troppo severa, poiché un incidente causato da un atto di comune negligenza può essere la sorte anche del più saggio e migliore degli uomini. Le corti inglesi conclusero, allora, che fosse necessaria più negligenza per creare una responsabilità penale rispetto a quella civile, ma trovarono difficile stabilire quanta di più. Impiegarono termini come grossolano, sconsiderato e colpevole, e sostennero che spetterebbe alla giuria decidere, viste tutte le circostanze, se l'atto fosse di tale natura da essere degno di punizione. Nelle prime decisioni americane si riscontra una tendenza a seguire la regola adottata per la prima volta in Inghilterra secondo cui la negligenza ordinaria sarebbe sufficiente a determinare la criminal liability. Tale standard fu presto ripudiato, tuttavia, dalla grande maggioranza delle corti e ora si ritiene generalmente che la colpa penale consti nella realizzazione di una condotta assai distante da quella che avrebbe tenuto un uomo normalmente prudente o attento nelle stesse circostanze. Passando ora agli omicidi derivanti dalla guida di automobili, in quasi tutte le giurisdizioni, sia per statuto che per applicazione della norma che disciplina l'omicidio colposo in termini generali, la regola è che la negligenza necessaria per condannare un automobilista per omicidio colposo deve essere di un grado superiore a quello richiesto per stabilire una responsabilità civile*”.

Proseguendo, la Corte, ha rilevato; “la questione del grado di negligenza necessario per condannare il conducente di un veicolo a motore per omicidio colposo è stata portata per la prima volta dinanzi a questa Corte con il caso *Hanahan* del 1918. La giurisprudenza successiva è stata ondivaga. Tuttavia, la conclusione per cui la mera violazione di una regola che attiene alla sicurezza della circolazione costituirebbe, di per sé, negligenza, dovrebbe essere prevista esplicitamente dal legislatore. Occorre dare prevalenza al principio dello *stare decisis* e confermare i diversi principi espressi nel caso *Hanahan*”.

Su questa linea, più di recente, si sono collocate anche *Duren v State*, 203 Md. 584, 102 A.2d 277 (Maryland 1954), *Jones v State*, 244 Miss. 596, 145 So. 2d 446 (Mississippi 1962), *Haider v Finken*, 239 N.W.2d 508 (North Dakota 1976), *Commonwealth v Campbell*, 394 Mass. 77, 474 N.E.2d 1062 (Massachusetts 1985), *State v Hazelwood*, 946 P.2d 875 (Alaska 1997) – le quali rappresentano le ultime decisioni di corti superiori reperibili nei repertori nel settore oggetto della nostra disamina che hanno affrontato *ex professo* l’argomento – che hanno evidentemente segnato l’abbandono della *negligence per se doctrine* in relazione al *vehicular manslaughter*.

Quanto alla dottrina, in uno dei manuali più autorevoli, ossia quello di Wayne Lafave, si legge: “nella tort law, il soggetto che viola una regola scritta, il cui scopo è quello di prevenire un’offesa, è considerato, per via del peso assegnato alla norma, colpevole di *negligence per se*. L’idea è quella che, se il legislatore o un’altra autorità pubblica ha stabilito uno standard di condotta, il soggetto che infrange la regola si è automaticamente collocato al di fuori di quello stesso standard o, argomentando in altra maniera, egli ha creato un rischio non consentito. Nel diritto penale, però, la mera violazione della regola scritta non può *ex se* sostanziare quel grado di negligenza richiesto dal sistema penale, sebbene l’infrazione possa costituire un indice della *negligence*”.<sup>36</sup>

Del resto, la circostanza per cui la responsabilità per le fattispecie di omicidio possa derivare da *gross negligence* o, addirittura, da *recklessness*, spinge verso soluzioni per le quali non sarebbe sufficiente un minimo discostamento della condotta realizzata da quella dovuta e, giocoforza, la mera infrazione della regola cautelare specifica. Il che ha generato delle tendenze interpretative che si pongono, in qualche misura, agli antipodi rispetto all’esperienza nostrana ove, perlomeno in alcuni settori e, in particolare, proprio in quello della circolazione stradale, le regole cautelari scritte hanno mostrato un forte *appeal* in giurisprudenza,<sup>37</sup> nel senso che la loro mera infrazione è stata considerata, non infrequentemente, come elemento sufficiente a determinare l’addebito, secondo la logica della *culpa in re ipsa*.<sup>38</sup>

36. W.R. LAFAVE, *Principles of criminal law*, St. Paul, 2017, p. 204. Sulla *negligence per se doctrine*, anche per richiami bibliografici, vd. B. KRITCHEVSKY, *What does the law have to do with it? The jury’s role in case alleging violation of law, custom and standards*, in *Arkansas Law Review*, 2018, 1, p. 45 ss.

37. Vd. E. PENCO, *Novità interpretative in tema di colpa “con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale”*, in *Dir. Pen. Proc.*, 2019, 4, p. 510 ss.

38. In argomento, vd. A. MENGHINI, *La riforma in tema di omicidio stradale: una rilettura a quattro anni dalla sua entrata in vigore*, in *Riv. It. Med. Leg.*, 2020, 1, p. 179 ss.; R. BARTOLI, *La colpa grave nel diritto penale pandemico*, in *Riv. It. Med. Leg.*, 2023, 2, p. 223 ss. Peraltro, fino ad un recente passato, la giurisprudenza ha finito col desumere

Valga considerare alcuni casi giurisprudenziali, si potrebbe sostenere, emblematici, quale *State v Sharpley*, ID No. 0809005908 (Delaware Super. Ct. Jan. 30, 2009), che è intervenuta su un caso in cui un automobilista, viaggiando ben oltre i limiti di velocità, distraendosi per qualche secondo, non aveva percepito che la tabella semaforica fosse nelle more passata dal verde al rosso, andando ad impattare rovinosamente contro un altro veicolo, che nel frattempo aveva impegnato un incrocio, provocando la morte di due individui.

La Corte suprema del Delaware, infatti, ha ritenuto che nel caso di specie non ricorressero gli estremi dell'omicidio colposo, rilevando che *“lo Stato non ha provato oltre ogni ragionevole dubbio che la mancata percezione del rischio di morte derivante dalla propria condotta costituisca una deviazione grave rispetto allo standard esigibile, che una persona ragionevole osserverebbe nella stessa situazione. C'è stata una deviazione? Assolutamente sì. La Corte non può, tuttavia, concludere che la velocità eccessiva dell'imputato e la distrazione dalla strada per occuparsi di un problema percepito all'interno del suo veicolo raggiungano il livello di negligenza criminale. L'imputato ha commesso due errori di giudizio, uno dopo l'altro, che alla fine hanno causato un risultato orribile: ha portato il suo camion oltre il limite di velocità indicato e poi ha distolto lo sguardo dalla strada per controllare un indicatore di livello del veicolo. La scarsa capacità di giudizio dell'imputato ha causato tre violazioni delle regole della strada: ha superato il limite di velocità, ha passato il semaforo rosso ed è stato disattento/negligente. Ma queste violazioni non equivalgono a negligenza criminale. Di conseguenza, la Corte deve dichiarare l'imputato non colpevole di entrambe le accuse di omicidio colposo”*.

In *Gill v State*, 474 S.W.3d 77, 2015 Ark. 421 (Arkansas 2015) la Corte suprema dell'Arkansas ha affermato il difetto di responsabilità dell'imputato che, violando il segnale di stop, aveva attraversato un incrocio determinando la collisione del proprio veicolo con un altro, provocando la morte dell'automobilista. Ciò affermando che *“lo standard per la colpevolezza penale differisce da quello fruibile in sede civile. La criminal negligence esige qualcosa di più, ossia una grossolana deviazione dallo standard di cura che una persona ragionevole osserverebbe nella stessa situazione. Nel caso in questione, non c'è dubbio che la mancata visione da parte di Gill del veicolo di Holt in movimento*

dalla grave violazione di norme sulla circolazione stradale, addirittura, il dolo eventuale. Vd. G. RUGGIERO, *Considerazioni su dolo eventuale e colpa cosciente in materia di circolazione stradale*, in *Arch. Pen.*, 2009, 2, p. 71 ss.; G. COCCO, *Gli insuperabili limiti del dolo eventuale, Contro i tentativi di flessibilizzazione*, in *Resp. Civ. Prev.*, 2011, 10, p. 1949 ss.; F. CURI, *“Finché la barca va...” Il fatto sconsiderato (dai pirati della strada alla responsabilità della persona giuridica)*, in *Arch. Pen.*, 2012, 3, p. 1045 ss.; G. LATTANZI, *L'omicidio stradale*, in *Cass. Pen.*, 2014, 6, p. 1978 ss.; P. PISA, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, in *Dir. Pen. Proc.*, 2016, 2, p. 145; G.P. DEMURO, *Ubriachezza e dolo eventuale nella guida spericolata*, in *Giur. It.*, 2017, 4, p. 942 ss. Sulla tradizionale “scivolosità” del confine tra dolo e colpa, vd. S. CANESTRARI, *Dolo eventuale e colpa cosciente*, Milano, 1999 e, più di recente, D. BRUNELLI, *Riflessioni sulla colpa con previsione*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2020, 3, p. 1278 ss. Sulle storture prasseologiche, in base alle quali la consapevole violazione della regola cautelare “trascende” in dolo, in linea generale, vd., di recente, A. GARGANI, *Impedimento plurisoggettivo dell'offesa*, Pisa, 2022, p. 48. Sul punto, vd., però, *infra*.

*abbia causato l'incidente mortale. Tale mancata visione potrebbe ben costituire negligenza civile, ma ciò non assurge a criminal negligence. Il fatto che Gill non abbia visto il veicolo di Holt ha causato una morte tragica, ma tale inspiegabile inadempimento non costituisce omicidio colposo*".

In *Commonwealth v Sanders*, 2020 Pa. Super. 20 (Pennsylvania Super. Ct. 2020), invece, la Corte suprema della Pennsylvania ha ritenuto che la condotta del conducente di un autobus che, non rispettando l'obbligo di fermarsi, aveva investito un anziano pedone, uccidendolo, non avrebbe avuto i crismi della *gross negligence*, tanto da rendere infondata l'accusa mossa nei confronti del *defendant* per *negligent manslaughter*.

### 3.1.1. La *common law negligence*

In ordine alla c.d. "*common law negligence*", ovverosia a quella che si potrebbe definire da noi "colpa generica", essa si fonda sulla violazione di uno *standard* di attenzione ragionevole, che riflette un dovere generale di prudenza, diligenza e perizia generalmente apprezzabile e, dunque, sulla violazione di "*custom rules*".

La rilevanza di tali *generic rules* s'innesta, però, in un ambito assai peculiare, quale quello del *criminal law system* americano e, in particolare, in quelle giurisdizioni ove, come si è poc'anzi illustrato, la *liability* può derivare da forme di *negligence* di grado superiore alla *simple*.

Il che ha limitato anche il ruolo delle regole comportamentali c.d. "elastiche",<sup>39</sup> quali quelle compendiate negli artt. 140 e 141 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (il Codice della Strada, "CdS"), che finora sembrano aver formato, sulla base del carattere tendenzialmente aperto della responsabilità colposa,<sup>40</sup> uno strumento impiegato dalla giurisprudenza italiana in un'ottica spiccatamente *contra reum*,<sup>41</sup> ponendo di sovente in non cale anche condotte conformi a quelle dettate da norme cautelari specifiche.<sup>42</sup>

39. Su questo concetto vd. P. VENEZIANI, *Regole cautelari "proprie" e "improprie" nella prospettiva delle fattispecie colpose causalmente orientate*, Padova, 2003, p. 187 ss.; M.L. MATTHEUDAKIS, *Regole cautelari elastiche in ambito stradale e prevedibilità in concreto dell'evento*, in *Sistema Penale*, 2021, 1, p. 87 ss.; F. HELFERICH, *Omicidio stradale, artt. 140 e 141 del codice della strada e diligenza doverosa*, in *Giur. It.*, 2023, 11, p. 2473 ss. Nella manualistica, vd. A. MANNA, A. SERENI, *Diritto penale, parte generale. Teoria e prassi*, Milano, 2024, p. 257.

40. Su cui vd., diffusamente, G. MARINUCCI, *La colpa per inosservanza di leggi*, Milano, 1965, G. FORTI, *Colpa ed evento in diritto penale*, Milano, 1991, D. CASTRONUOVO, *La colpa penale*, Milano, 2009.

41. Vd. M. DI LELLO FINUOLI, *Criminalità stradale e prevenzione delle condotte pericolose*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2019, 3, p. 1383 ss. In argomento, vd. anche G. DE FRANCESCO, *In tema di colpa. Un giro d'orizzonte*, in [www.la-legislazionepenale.eu](http://www.la-legislazionepenale.eu), 3 febbraio 2021, il quale ha segnalato la scarsa propensione della giurisprudenza a valorizzare, in ipotesi di violazione delle regole cautelari vigenti in materia di circolazione stradale, il caso fortuito. Sull'interazione tra regole cautelari specifiche e generiche, vd. anche F. CONSULICH, *Il concorso di persone nel reato colposo*, Torino, 2023, p. 11 ss.

42. Vd. C. PIERGALLINI, voce *Colpa (diritto penale)*, in *Enc. Dir., Annali*, X, 2017, p. 228 s; F. GIUNTA, *Due colpe in una?*, in [www.discrimen.it](http://www.discrimen.it), 9 novembre 2021.

Con ciò non si vuole affatto sostenere che il fenomeno da ultimo richiamato sia estraneo al contesto statunitense. Tanto è vero che, scandagliando i repertori, si rintracciano pronunce, anche assai risalenti, come *State v Rountree*, 181 N.C. 535, 106 S.E. 669 (North Carolina 1921), con la quale si affermò che “*non basta osservare regole cautelari scritte, potendo subentrare forme di colpa generica. Nel fissare la velocità massima all’interno di una città o sulle strade pubbliche, la legge non pretende di stabilire una velocità che sia legale in tutte le circostanze. L’andamento di guida deve essere ragionevole e appropriato, considerando il tempo e il luogo e tenendo conto della larghezza, del traffico e dell’uso delle strade, né dovrebbe essere tale da mettere in pericolo la proprietà o la vita o l’integrità fisica di una persona. La velocità corretta, in determinate condizioni, può essere eccessiva in altre, e la velocità corretta durante il giorno potrebbe essere grossolanamente eccessiva di notte*”.

Fatto è, però, che la casistica giurisprudenziale negli *States* mostra come l’aggancio della liability al requisito minimo della colpa grave, nel limitare il valore della mera violazione della regola comportamentale nella prospettiva dell’attribuzione della responsabilità penale, ha indotto le corti ad approccio non eccessivamente severo.

Con la sentenza *Hightower v State*, 477 P.3d 103, 2020 WY 152 (Wyoming 2020), ad esempio, la Corte suprema del Wyoming ha stabilito che non ricorressero gli estremi dell’omicidio stradale colposo nel caso di una donna, con oltre un ventennio di esperienza quale camionista, la quale, trovandosi alla guida del proprio veicolo, si era addormentata (sull’ipotesi del “colpo di sonno”, vd., però, *infra*), oltrepassando la doppia striscia continua, andando ad urtare violentemente un veicolo proveniente dalla direzione opposta, provocando la morte del conducente dell’automobile e terminando la propria corsa a distanza di oltre duecento metri dall’impatto.

Si tratta, allora, di orientamenti emersi nel contesto di giurisdizioni ove, per l’appunto, la responsabilità per omicidio è vincolata a forme di colpa grave e che pongono in risalto come tale limitazione sia idonea a ridurre in maniera sensibile il raggio d’azione del diritto penale.

Come si avrà modo di osservare, però, la giurisprudenza tende ad approcciare in sede penale i casi di sinistri stradali con esiti lesivi a carico della persona con una metodologia *case to case*, senza l’ambizione, cioè, di sviluppare ragionamenti di ampio respiro, di edificare un solido impianto teorico tale da consentire la fruizione di parametri certi. Inoltre, come pure si illustrerà da qui a poco, a fronte di orientamenti per cui si nega che la mera violazione di talune regole comportamentali, generiche o specifiche, possa assurgere a colpa grave e, dunque, ad illecito penale (nelle giurisdizioni in cui vige siffatta limitazione), ben diverso è l’atteggiamento delle corti rispetto a particolari ipotesi e, in particolare, alla guida in stato di alterazione.

### 3.1.2. La *reasonable person*

La *negligence liability* è correlata al concetto di *reasonable person*, su cui i giuristi americani si sono soffermati in più occasioni, senza giungere a conclusioni universalmente condivise. Sul punto, l’autorevole manuale di diritto penale di Joshua Dressler si è così espresso: “*sebbene lo*

standard sia oggettivo, nel senso che la condotta dovrebbe essere comparata ad un modello ideale, si verificano costanti pressioni ad una soggettivizzazione del concetto, tale da incorporare e valorizzare alcune caratteristiche psichiche o fisiche dell'individuo. La visione tradizionale, che sta subendo una trasformazione moderna, è nel senso che, tendenzialmente, dovrebbero essere valutate in favore del defendant alcune caratteristiche fisiche, come la cecità, ma non quelle psichiche anche se queste impostazioni sono particolarmente controverse".<sup>43</sup>

Sul tema del deficit psichico, il landmark case è rappresentato da *People v Decina*, 2 N.Y.2d 133, 157 N.Y.S.2d 558, 138 N.E.2d 799 (New York 1956), con la quale la Corte d'appello di New York ha scrutinato il caso di un soggetto che, pur essendo consapevole di essere affetto da epilessia, si era posto alla guida e, nel corso di un attacco di convulsioni, perdendo il controllo del proprio veicolo, aveva investito e ucciso quattro bambini che camminavano su di un marciapiede. Il tutto confermando la sentenza di condanna per omicidio colposo, atteso che "questo imputato sapeva di essere soggetto a crisi epilettiche, che avrebbero potuto verificarsi in qualsiasi momento. Sapeva anche che un veicolo a motore in movimento senza controllo su una strada pubblica è uno strumento altamente pericoloso, capace di distruzione incontrollata. Con questa consapevolezza, e senza nessuno che lo accompagnasse, ha deliberatamente rischiato realizzando un'azione consapevole, ignorando le conseguenze che sapeva potessero derivarne, e che in questo caso si sono verificate. Possiamo affermare, in base alla legge, che ciò equivale a criminal negligence".

Simile linea è seguita anche dalla giurisprudenza nostrana, come evidenzia la sentenza Corte di Cassazione, Sez. IV, 25 maggio 2022, n. 28435, per la quale "in tema di omicidio colposo da circolazione stradale, l'improvviso malore esclude la colpa ove l'evento da cui derivano la perdita di conoscenza e la conseguente ingovernabilità della condotta sia imprevedibile, sicché non è invocabile da colui che, consapevole di essere affetto da epilessia, patologia farmaco-resistente che comporta episodi di perdita di coscienza, si sia posto alla guida di un autoveicolo e, colto da una crisi, ne abbia perso il controllo".

Analogamente, le corti si mostrano oltremodo restie ad ammettere e, soprattutto, a valorizzare prove difensive sul carattere e sulla "buona condotta di vita" dell'imputato, volte a scardinare l'accusa di omicidio colposo veicolare, come dimostra la sentenza *People v Weller*, No. B195505 (California Ct. App. Jun. 4, 2009), che ha esaminato il caso di un guidatore anziano che, penetrando

43. J. DRESSLER, *Understanding criminal law*, Durham, 2022, p. 132. In argomento, a livello monografico, vd. M. MORAN, *Rethinking the reasonable person. An egalitarian reconstruction of the objective standard*, New York, 2004. Tra i saggi, vd. P. WESTEN, *Individualizing the reasonable person in criminal law*, in *Criminal Law & Philosophy*, 2008, 2, p. 137 ss.; M. VITIELLO, *Defining the reasonable person in the criminal law: fighting the Lernaean Hydra*, in *Lewis & Clark Law Review*, 2010, 4, p. 1435 ss.; C. JACKSON, *Reasonable persons, reasonable circumstances*, in *San Diego Law Review*, 2013, 4, p. 651 ss. Su questo tema, nella letteratura nostrana, vd. F. BASILE, *La colpa in attività illecita*, Milano, 2005, spec. 277 ss. e ID., *Fisionomia e ruolo dell'agente-modello ai fini dell'accertamento processuale della colpa generica*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 12 marzo 2012; M. CAPUTO, *Colpa penale del medico e sicurezza delle cure*, Torino, 2017, p. 58 ss.; A. PERIN, *Prudenza, dovere di conoscenza e colpa penale. Proposta per un metodo di giudizio*, Napoli, 2020.

ad alta velocità all'interno di un mercato pubblico con la propria autovettura, aveva investito e ucciso numerose persone, e che intendeva sostenere che gli elementi sopra indicati dovessero condurre ad escludere la possibilità che il *defendant* avesse agito con consapevole disprezzo delle regole sulla circolazione.

Di massima, però, anche la circostanza che il *defendant* sia affetto da patologie fisiche, perlomeno nel settore in disamina, sembra rappresentare argomento poco utilmente spendibile dalle difese nella prospettiva dell'esclusione della *criminal negligence* [vd., ad esempio, *Bell v Commonwealth*, 170 Va. 597, 195 S.E. 675 (Virginia 1938) e, più di recente, *State v Al-Naseer*, 690 N.W.2d 744 (Minnesota 2005)].

In questa stessa ottica, si deve anche segnalare come, generalmente, le corti statunitensi tendano ad escludere che i c.d. “colpi di sonno”, dovuti a stanchezza o a *deficit* fisici, possano costituire elemento esimente nelle *vehicular offenses* e, anzi, non di rado in casi di *falling asleep* la giurisprudenza giunge alla conclusione che i sinistri stradali provocati dall'imputato siano frutto di una grave *breach of duty care* [vd., ad esempio, *Barrowes v State*, 390 P.3d 1126, 2017 WY 23 (Wyoming 2017), ove sono operati anche richiami a precedenti in altre giurisdizioni statunitensi].<sup>44</sup>

### 3.2. L'accertamento eziologico. La proximate cause ed il ruolo giocato da foreseeability e avoidability

La nozione di causa negli *States*, così come in altri paesi, è stata oggetto di interpretazioni diversificate nell'ambito della scienza, della filosofia e del diritto.

Quanto al contesto giuridico, si deve rilevare che la dottrina statunitense ha attentamente notato come, in effetti, la causalità rappresenti un istituto, si è sostenuto, “parrocchiale”, nel senso che l'approccio a tale concetto dipende da una vasta serie di fattori legati alle caratteristiche dell'ordinamento in cui esso viene sviluppato.

Ciò soggiungendosi che, di massima, essa viene declinata in maniera diversificata nei vari settori dell'ordinamento e, in particolare, nelle sfere del diritto civile e di quello penale, sebbene la funzione dei criteri di individuazione del rapporto causale si riveli sostanzialmente la stessa, ovvero quella di attribuire una responsabilità per un evento dannoso ad un determinato soggetto.<sup>45</sup> Sicché, a partire da talora assai scarni (se non addirittura inesistenti) riferimenti normativi, e dalle peculiarità che connotano la storia, la società, la cultura e l'economia statunitensi, si sono dipanate le elaborazioni dottrinali e giurisprudenziali, volte a definire il significato del lemma “causalità giuridica” e, più in generale, i criteri in base ai quali è possibile attribuire la *criminal liability* sotto il profilo oggettivo.

44. In ciò, gli orientamenti delle corti statunitensi si pongono in linea con la giurisprudenza nostrana. Vd., tra le più recenti, Corte di Cassazione, Sez. IV, 9 febbraio 2023, n. 18002; Corte di Cassazione, Sez. IV, 11 aprile 2023, n. 34342; Corte di Cassazione, Sez. IV, 30 gennaio 2024, n. 8291.

45. M.S. MOORE, voce Causality in the law, in E.N. Zalta, U. Nodelman (a cura di), Stanford Encyclopedia of Law, Stanford, 2024, p. 1 ss.

Nella tradizione anglo-americana, allora, è stata forgiata, innanzitutto, la locuzione *causation in fact*, che sta ad indicare la causalità in senso fisico, materiale, meccanicistico; in questa prospettiva, si tratta, quindi, di una visione della *causality* che s'ispira al concetto accolto in ambito scientifico.

Tale concetto, negli Stati Uniti d'America, si fonda su elementi ben noti allo studioso italiano, tra cui il *but for test*, nonché la *controfactual question* che, peraltro, in qualche modo riecheggiano il paradigma della *conditio sine qua non* e il ragionamento alternativo ipotetico, così come è risaputo che l'impiego delle leggi scientifiche ai fini della ricostruzione del nesso eziologico e della *beyond any reasonable doubt clause*, oggetto di studi assai approfonditi da parte della dottrina americana e di importanti *cases law*, è stato oramai elevato dalla giurisprudenza nostrana a strumento d'officina indispensabile per l'operatore del diritto.<sup>46</sup>

Ciò specie a seguito degli approfondimenti comparatistici condotti da Federico Stella, nell'auto-revole ed influente monografia *Giustizia e modernità*, che ha sviluppato, per l'appunto, un'ampia analisi proprio in ordine al concetto di causa accolto negli U.S.A.<sup>47</sup> e che ha ispirato alcuni importanti arresti giurisprudenziali.<sup>48</sup>

Da tale concezione si differenzia, allora, la *causality in law*, o *proximate o*, ancora, *legal cause*, che costituisce il mezzo per operare un collegamento sul piano *giuridico* tra una determinata condotta ed un evento rilevante per l'ordinamento, sulla base di un approccio che chiama in campo criteri non strettamente fisico-meccanicistici, talora "metafisici", spiccatamente valoriali e, in particolare, la *blameworthiness*, ovvero la riprovevolezza morale della condotta.<sup>49</sup>

Questa accezione può, giocoforza, determinare dei risultati, sul piano euristico-esplicativo, sensibilmente difformi da quelli cui consentirebbe di giungere la *causality in fact* e che, in effetti, nel diritto penale, possono rivelarsi talora *pro* e talaltra *contra reum*.

Quanto, ancora, alla *proximate cause*, occorre sottolineare che la dottrina e la giurisprudenza statunitense, pur di massima condividendo l'idea per la quale nella *criminal law* la causalità non potrebbe essere ricostruita sulla base del mero ricorso al modello offerto dalla *causation in fact*, non sono state in grado di giungere, sinora, ad una definizione precisa e condivisa del concetto.

46. Vd., *ex multis*, P. ASTORINA MARINO, *Causalità e fragilità epistemica: spunti per una riflessione sul valore normativo e politico-criminale dei limiti del diritto penale*, in G. De Francesco, G. Morgante (a cura di), *Il diritto penale di fronte alle sfide della società del rischio*, Torino, 2017, p. 259 ss.; F. D'ALESSANDRO, *La sentenza Franzese, venti anni dopo: punti fermi e nodi irrisolti della spiegazione causale nel processo penale*, in *Riv. It. Med. Leg.*, 2022, 4, p. 1047 ss.

47. F. STELLA, *Giustizia e modernità. La protezione dell'innocente e la tutela delle vittime*, Milano, 2001. Su questi argomenti, vd. anche L. MASERA, *Accertamento alternativo ed evidenza epidemiologica nel diritto penale*, Milano, 2007, p. 3 ss.; C. VALBONESI, *Scienza e processo a confronto: brevi riflessioni sul reference manual non scientific evidence*, in Id., A. Amato, G. Flora (a cura di), *Scienza, diritto e processo penale nell'era del rischio*, Torino, 2019, p. 127 ss.

48. Il riferimento è alla sentenza Corte di Cassazione, Sez. Un., 11 settembre 2002, n. 30328, "Franzese", nonché a Corte di Cassazione, Sez. IV, 17 settembre 2010, n. 43786, "Cozzini".

49. Vd., per tutti, M.S. MOORE, *Causation and responsibility: an essay in law, morals, and metaphysics*, Oxford, 2009.

Ciò sebbene ricorrano, con una certa frequenza, proposizioni quali: “il fattore causale non può essere troppo lontano rispetto all’evento”; “non è causa quel fattore che s’inserisce in una dinamica eziologica anomala o bizzarra”; “non è possibile definire causa un fattore che attiene a danni non prevedibili o evitabili per il soggetto agente”; “il danno deve essere una conseguenza probabile di una determinata condotta”; “se l’azione non genera un rischio non consentito, essa non può essere considerata come causa dell’evento”.

La formula della *proximate cause*, in alcune delle versioni proposte, riecheggia, così, costruzioni che si basano sulla regolarità causale, la causalità adeguata, l’*id quod plerumque accidit*, la prevedibilità dell’evento quale sviluppo della condotta *contra ius* (*id est* la causalità “umana” di antoliseiana memoria), la nozione di rischio (che evoca la *objektive Zurechnung* e la *Risikotheorie*) e così via, che, con diverse sfumature, hanno formato oggetto di ben conosciute teorizzazioni continentali, tra cui quelle della dottrina italiana.<sup>50</sup>

Ciò non senza peculiarità, tra cui si segnala, ad esempio, la “*eggshell skull rule*”<sup>51</sup> (nonostante si possa rintracciare qualche affinità di tale figura con l’art. 41 c.p., che nega il carattere escludente del fattore causale preesistente/concomitante); la c.d. “*year and a day rule*” (importata dal *common law* inglese ed oggi desueta), in base alla quale il soggetto agente non potrebbe essere accusato di omicidio nel caso in cui la morte della vittima si verificasse a distanza di tempo dall’aggressione perpetrata; l’approccio estremamente restrittivo rispetto all’ascrizione della responsabilità nel contesto della causalità omissiva, che contraddistingue i sistemi penali d’oltreoceano.

Il modello s’inserisce in un *parterre* particolarmente complesso e articolato, che coinvolge il problema dell’accertamento della causalità al ricorrere di fattori multipli e concorrenti (*concurrent* o *joint causation*), ove diventa da subito chiara la potenzialità del modello in disamina, in termini di distacco rispetto alla *causality in fact*, nella misura in cui la responsabilità, secondo alcune linee esegetiche, potrebbe essere ascritta a ciascuno dei soggetti che avessero determinato un fattore causale sufficiente ma non necessario<sup>52</sup> rispetto all’evento, attraverso una logica svincolata dal puro condizionalismo.

In ogni caso, verosimilmente, il carattere più interessante del modello offerto dalla *proximate cause* è rappresentato proprio dall’intreccio tra causalità ed elemento psichico e, più precisamente, con *foreseeability* ed *avoidability* (che costituiscono dei fattori limitativi della responsabilità che altrimenti deriverebbe dalla verifica causale in termini puramente fisico-meccanicistici),<sup>53</sup> nonché con

50. In argomento, nella vasta letteratura nostrana, vd. A. CASTALDO, *L'imputazione oggettiva nel delitto colposo d'evento*, Napoli, 1989; S. ALEO, *Causalità, complessità e funzione penale*, Milano, 2009; G. LICCI, *La metafora della causalità giuridica*, Napoli, 2011; C. LONGOBARDO, *Causalità e imputazione oggettiva*, Napoli, 2011; G. CARUSO, *Gli equivoci della dogmatica causale*, Torino, 2013; K. SUMMERER, *Causalità ed evitabilità. Formula della condicio sine qua non e rilevanza dei decorsi causali ipotetici nel diritto penale*, Pisa, 2013. Nella manualistica, vd. M. PELISSERO, *Rapporto di causalità*, in Id., C.F. Grosso, D. Petrinì e P. Pisa, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, Milano, 2020, p. 249 ss.

51. Su cui vd. A. NORRIE, *Crime, reason and history: a critical introduction to criminal law*, Cambridge, 2014, p. 191 ss.

52. Sul significato di tali locuzioni, vd. S. PREZIOSI, *La causalità penale nell'orizzonte della "scienza nuova"*, Napoli, 2021, p. 321 ss.

la *blameworthiness* (che rappresenta, d'altro canto, una cifra distintiva del diritto penale statunitense, considerato nel suo complesso), la quale ha l'effetto di attribuire al concetto di causa un carattere oltremodo ambiguo.

Si tratta di temi di enorme vastità, che non è possibile esaminare *ex professo* in questa sede; finalizzando e, quindi, volgendo lo sguardo alla giurisprudenza e all'applicazione pretoria del modello in disamina al *vehicular manslaughter*, si può rilevare che, generalmente, le corti statunitensi tendono ad escludere la portata esimente di guasti del veicolo del *defendant*, ovverosia dei *mechanical failure* [vd. *Bell v Commonwealth*, 170 Va. 597, 195 S.E. 675 (Virginia 1938), relativa al caso dello scoppio di uno pneumatico della vettura del *defendant*; *Bennett v People*, 155 Colo. 101 (Colorado 1964), sul difetto di funzionamento del sistema frenante, su cui vd. pure, di recente, *People v Bartelson*, No. D067471 (California Ct. App. Aug. 19, 2016), e *People v Otto*, No. 362161 (Michigan Ct. App. Sep. 14, 2023); *People v Friesen*, 58 Ill. App. 3d 180, 374 N.E.2d 15 (Illinois App. Ct. 1978), sul malfunzionamento del sistema di illuminazione; *State v Lamprey*, 149 N.H. 364, 821 A.2d 1080 (New Hampshire 2003), per i guasti al motore].<sup>54</sup>

Un orientamento analogamente restrittivo si registra, altresì, rispetto alle *road conditions* e ai *roads defects*, atteso che, di massima, le corti statunitensi ritengono che rientri tra gli obblighi del conducente dei veicoli su strada quello di prevedere la possibilità che si verifichino tali inconvenienti, tanto che quest'ultimi, di per sé, non sono ritenuti causa di esenzione da responsabilità colposa [vd. *State v Yazzie*, 116 NM 83 (NM Ct. App. 1993); *State v Yarborough*, 120 N.M. 669, 905 P.2d 209 (New Mexico Ct. App. 1995); *State v Wieckowski*, 2011 Ohio 5567 (Ohio Ct. App. 2011); *State v Lowe*, 124 A.3d 156, 2015 Me. 124 (Meine 2015); *Koroly v State*, 257 So. 3d 1096 (Florida Dist. Ct. App. 2018); *Sanders v State*, No. 02-18-00539-CR (Texas App. Sep. 3, 2020); *Snead v Commonwealth*, No. 0044-22-3 (Virginia Ct. App. Mar. 7, 2023)].<sup>55</sup>

Così pure le corti statunitensi, con diversi arresti, hanno negato che il concorso di fattori causali, attribuibili a diversi utenti della strada, nel loro complesso produttivi dell'evento lesivo (*id est*, in ipotesi che si potrebbero definire come di causalità cumulativa), possano escludere la responsabilità colposa da sinistro stradale [vd., ad esempio, *State v Peaslee*, 571 A.2b 825 (Maine 1990), nonché *People v Montalvo*, No. A129490 (California Ct. App. Jan. 31, 2012)].

53. Su questi temi vd., nella letteratura nostrana, E. MEZZETTI, *Autore del reato e divieto di regresso nella società del rischio*, Napoli, 2021. In precedenza, G. FORNASARI, *Il principio di esigibilità nel diritto penale*, Padova, 1990, passim.

54. Si tratta di una linea che è stata sostanzialmente sposata anche dalla Corte di cassazione. Vd., ad esempio, Corte di Cassazione, Sez. IV, 26 ottobre 2021, n. 11031; Corte di Cassazione, Sez. IV, 11 maggio 2021, n. 21561; Corte di Cassazione, Sez. IV, 30 novembre 2023, n. 9895.

55. Tale orientamento è analogo a quello della giurisprudenza italiana. Vd., ad esempio, Corte di Cassazione, Sez. IV, 13 giugno 2012, n. 34154, con la quale si è esclusa la natura esimente di difetti del manto stradale nonché della mancanza di idonea segnaletica orizzontale e verticale e, più di recente, Corte di Cassazione, Sez. IV, 4 ottobre 2023, n. 47403, con la quale si è affermata l'irrelevanza di fattori esterni quali, oltre che l'autoesposizione a pericolo da parte della vittima, la carenza di illuminazione pubblica della sede viaria.

L'approccio a questi temi da parte della giurisprudenza statunitense contribuisce, allora, a chiarire i caratteri della *proximate cause*, che conduce l'interprete ad affrontare i problemi causali e, in particolare, quello dei fattori concomitanti, attraverso una metodologia connotata da una profonda compenetrazione tra elemento oggettivo (*actus reus*) e soggettivo (*mens rea*).

In quest'ottica, *foreseeability* e *avoidability*, quindi, costituiscono nel loro insieme uno strumento che, inquinato dalla logica del senno di poi (c.d. "*hindsight bias*"),<sup>56</sup> consente di giustificare soluzioni giurisprudenziali ispirate da una pluralità di esigenze, quali: la prevenzione generale (coltivata, però, a scapito del singolo individuo); la punizione del soggetto che, attraverso il proprio trascorso di vita o, comunque, per via di comportamenti non conformi allo *standard* legale (o ritenuti moralmente riprovevoli) tenuti in occasione del sinistro, venisse ritenuto meritevole di rimarchevole biasimo;<sup>57</sup> la conformazione del verdetto ad una logica "distributiva", ovvero sia di "allocazione" della responsabilità ad un individuo soprattutto nella prospettiva di porre a suo carico il risarcimento del danno.<sup>58</sup>

Quanto evidenziato sinora, d'altro canto, fornisce una chiave di lettura agli orientamenti giurisprudenziali relativi all'ipotesi di "*multiple-sufficient-cause*" (causalità c.d. "addizionale", nella terminologia nostrana), che pure si riferisce ad ipotesi di fattori causali concomitanti e che mostra come la *proximate cause* possa condurre a risultati difformi rispetto a quelli cui condurrebbe la *but for clause*.

Si può segnalare, in proposito, un'interessante pronuncia della Corte suprema del Michigan, *People v Tims e Kneip*, 449 Mich. 83, 534 N.W.2d 675 (Michigan 1995), che ha affrontato il caso di un pedone investito da due autovetture e la questione sollevata dalla difesa di un imputato (il quale, per inciso, si era messo alla guida in stato di alterazione da assunzione di bevande alcoliche) che, facendo leva sulla clausola *but for*, aveva condotto all'assoluzione, essendo risultato incerto, all'esito degli accertamenti tecnici, quale dei due conducenti avesse concretamente cagionato la morte, in un contesto in cui ciascuno degli impatti aveva provocato ferite di per sé fatali.

La Corte suprema, allora, ha rilevato l'erroneità della soluzione sposata nella sentenza gravata, rilevando che "*l'espressione proximate cause, nei casi di omicidio, di frequente si interfaccia con un solo atto criminale: un coltello che ferisce, una pistola che spara, o un'auto guidata in modo*

56. Su cui vd. anche D. MICHELETTI, *Attività medica e colpa penale. Dalla prevedibilità all'esperienza*, Napoli, 2021, p. 33 ss. e M. DONINI, *Nesso di rischio. Il disvalore di azione-evento*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2022, 1, p. 25 ss.; G. CIVELLO, *Colpa stradale, affidamento e autoresponsabilità*, in *Sistema Penale*, 2024, 2, p. 37 ss.

57. Sul tema della prevedibilità *in re illicita*, nella dottrina italiana, vd. A. NAPPI, *La prevedibilità nel diritto penale*, Napoli, 2020, p. 261 ss.

58. Con ciò mutuando, ma impropriamente, una delle funzioni della *tort law*, su cui vd. G. CALABRESI, *The costs of accidents: a legal and economic analysis*, New Haven, 1970; R.A. POSNER, *Causation in tort law: an economic approach*, in *Journal of Legal Studies*, 1983, 1, p. 109 ss.; L. KAPLOW, S. SHAVELL, *Why the legal system is less efficient than the income tax in redistributing income*, in *Journal of Legal Studies*, 1994, 2, p. 667 ss.; C. FRIED, D. ROSENBERG, *Making tort law: what should be done and who should do it*, Washington, 2003; K.S. ABRAHAM, *The forms and functions of tort law*, New York, 2012. Più di recente, nella vastissima letteratura, vd. J.C.P. GOLDBERG, B.C. ZIPURSKY, *Recognizing wrongs*, Cambridge, Massachusetts, 2020.

spericolato. L'espressione non implica, però, che un imputato sia responsabile del danno solo quando il suo atto sia l'unico antecedente. L'idea che la presenza di una *additional cause* di morte possa costituire oggetto di una eccezione fondata è incoerente con la nozione comunemente accettata di responsabilità. L'adesione a siffatta linea condurrebbe alla soluzione aberrante per cui, ad esempio, se un neonato morisse perché chiuso in un'auto sotto ad un sole cocente, e il bambino fosse stato lasciato lì da due genitori anziché da uno solo, nessuno dei due potrebbe essere ritenuto penalmente responsabile. Allo stesso modo, se un ospite morisse in un incendio in un hotel divampato perché un altro ospite stava facendo scoppiare petardi in una stanza, la condotta estremamente colpevole di quest'ultimo ospite sarebbe scusata se si scoprisse che, a sua insaputa in quel momento, un'altra persona che stava facendo la stessa cosa ha appiccato accidentalmente un incendio all'altra estremità dell'hotel. Tali esempi illustrano la base della sana proposizione incarnata nella dottrina causale, secondo cui fattori eziologici congiunti di eguale portata non scusano un comportamento colpevole".<sup>59</sup>

### 3.3. La colpa della vittima e l'autoesposizione a pericolo come fattore causale concorrente

Negli Stati Uniti, l'effetto esimente della colpa concorrente della vittima e dell'auto-esposizione al pericolo da parte della stessa nel caso di *vehicular manslaughter* è oggetto di un'annosa disputa. Quanto alla *contributory negligence*, in genere, la colpa concorrente della vittima non è ritenuta dalla giurisprudenza idonea ad elidere la *criminal liability*. Ciò nonostante, si tratta di un fattore che potrebbe risultare rilevante alla luce di taluni parametri che connotano la *proximate cause* e, in particolare, della *foreseeability*.

Qualora, infatti, il comportamento tenuto dalla vittima si rivelasse particolarmente anomalo e determinante rispetto alla situazione di rischio, ciò, a rigore, potrebbe incidere sulla prevedibilità dell'evento o, comunque, sul grado della colpa rivestito dalla condotta del conducente, tanto da far emergere una forma di colpevolezza non idonea a raggiungere il livello della *gross negligence* o tale da escludere il ricorrere della *recklessness*.

Siffatta linea è stata seguita dalle corti supreme di vari Stati in varie pronunce intervenute tra gli anni '20 e gli anni '40 dello scorso secolo. Così, con *State v Martin*, 122 S.C. 286, 115 S.E. 252 (South Carolina 1922), la Corte suprema del South Carolina annullò una sentenza di condanna per omicidio colposo di un bambino che, attraversando d'improvviso una strada, era stato investito da un automobilista che, nell'occasione, perlomeno per quanto sostenuto dall'accusa, aveva superato i limiti di velocità.

Ciò rilevando come la giuria non fosse stata adeguatamente istruita sul concetto di *negligence* correlato all'infortunistica stradale e che "l'omicidio colposo presuppone l'uccisione involontaria di un essere umano. La negligenza è la mancanza della dovuta diligenza, sottolineando la parola 'do-

59. Sul tema della causalità addizionale e sulla *sufficient cause*, vd. P.H. ROBINSON, T.C. WILLIAMS, *Mapping American criminal law. Variation across the fifty States*, Santa Barbara, 2018, p. 65 ss., nonché, in precedenza, R.W. WRIGHT, *Causation in tort law*, in *California Law Review*, 1985, 4, p. 1735 ss.

*vuta, vale a dire la diligenza che è imposta in tutte le circostanze che circondano la persona la cui condotta è sotto inchiesta. La negligenza è fare ciò che una persona di ordinaria prudenza e cura non avrebbe fatto, o lasciare incompiuto ciò che una persona di ordinaria prudenza e cura non avrebbe lasciato incompiuto in tutte le circostanze che circondano la persona la cui condotta è sotto inchiesta. La legge erige come standard un uomo di ordinaria prudenza e cura. Non la persona più attenta o più negligente, ma una persona di ordinaria prudenza e cura. Se si ritenesse che l'imputato si sia comportato secondo lo standard di un uomo di ordinaria prudenza e diligenza non è colpevole di alcun reato. Al contrario, e se l'inosservanza della dovuta diligenza dovesse ritenersi la causa prossima della morte, allora lo l'imputato è colpevole di omicidio colposo. Quando una persona si trova ad affrontare un'emergenza improvvisa, la legge misurerà di conseguenza la sua condotta".*

Siffatta linea è stata successivamente ribadita e approfondita da *State v Eldridge*, 197 N.C. 626, 150 S.E. 125 (North Carolina 1929), per la quale *"sebbene la dottrina della negligenza concorrente non si applichi in sede penale, laddove la difesa deduca che il defunto ha incontrato la morte per sua stessa negligenza, passando inaspettatamente davanti all'automobile dell'imputato in circostanze che gli avrebbero reso impossibile evitare di colpirla, la giuria deve essere adeguatamente istruita su questo aspetto"*.

Con *Copeland v State*, 154 Tenn. 7, 285 S.W. 565 (Tennessee 1926), la Corte suprema del Tennessee ha stabilito che *"per sostenere una condanna per omicidio colposo, la morte deve essere stata la conseguenza naturale e probabile dell'atto illecito e non il risultato di una causa interveniente indipendente alla quale l'imputato non ha partecipato e che non poteva prevedere"*.

In particolare, il *defendant*, percorrendo a velocità regolare con la propria automobile un tratto di strada, giungendo in prossimità di un carro trainato da muli che trasportava un grosso quantitativo di tronchi d'albero, non si era avveduto della presenza di un bambino che, per gioco, stava correndo dietro al carro e che, d'improvviso, si era posto nel mezzo della strada.

Sicché, l'interessato, condannato per omicidio, spiegò ricorso che venne accolto sulla base della seguente motivazione: *"il giudice del processo non ha informato la giuria che, per condannare l'imputato per omicidio, deve risultare che la morte non sia stata il risultato di un incidente, bensì il risultato naturale e probabile di un atto sconsiderato o colpevolmente negligente. Il concorso di negligenza del bambino non esenterebbe di per sé Copeland dalla responsabilità. Ma la condotta della vittima avrebbe dovuto essere presa in considerazione per determinare se, in base alle circostanze, la negligenza di Copeland fosse la causa prossima della morte o se la morte fosse stata causata da un incidente inevitabile. Si deve sempre tenere conto di disavventure e incidenti, distinti dalla negligenza penalmente rilevante. Si deve trattare di una negligenza di un grado più elevato di quello richiesto per stabilire la responsabilità civile, e l'accusa ha l'onere di dimostrare che l'evento non fosse improbabile in base ai fatti così come si sono verificati, il che ragionevolmente avrebbe dovuto influenzare la condotta dell'imputato. Atteso che Copeland non ha superato il limite di velocità, non avrebbe potuto essere condannato a meno che la sua condotta non fosse stata così sconsiderata e negligente da dimostrare un disprezzo per la vita delle persone in autostrada, e il giudice del processo avrebbe dovuto informare la giuria che non avrebbe potuto intervenire condanna. Affinché un'accusa per omicidio colposo possa ritenersi fondata, la morte deve essere stata*

*la conseguenza naturale e probabile dell'atto illecito e non il risultato di una causa interveniente indipendente, alla quale l'imputato non ha partecipato e che non poteva prevedere*".

Successivamente, con *State v Frank*, 51 Idaho 21, 1 P.2d 181 (Idaho 1931), la Corte suprema dell'Idaho annullò con rinvio la sentenza impugnata con la quale l'imputato era stato condannato per omicidio colposo, rilevando che la circostanza per cui il *defendant* fosse stato distratto dal passeggero dal sedile posteriore dell'automobile avrebbe dovuto essere sottoposta alla giuria perché idonea ad escludere la responsabilità per l'incidente occorso e, in particolare, per la fuoriuscita del veicolo dal circuito stradale con la conseguente morte del giovane passeggero.

Con la sentenza *Sheffield v State*, 126 Tex. Crim. 370, 72 S.W.2d 245 (Texas Crim. App. 1934), la Court of appeals del Texas, nell'annullare la sentenza di condanna di un imputato, affermò: *"il caso che ci troviamo di fronte richiede la massima attenzione. Una giovane donna è stata uccisa. È stata uccisa da un'automobile. Immediatamente le simpatie di una giuria trovano un freno nella circostanza che l'imputato ha dimostrato di avere una buona reputazione. Non è fuggito dopo l'incidente, ma si è fermato e ha prestato soccorso. L'incidente sfortunato è avvenuto verso le dieci di sera. La scena non era ben illuminata, anzi. La vittima stava attraversando la strada verosimilmente in un punto dove non c'erano strisce pedonali e non vi era motivo per un automobilista di aspettarsi che una persona a piedi stesse attraversando. La ragazza si è fermata al centro della carreggiata per via del passaggio di un mezzo con rimorchio che, evidentemente, ha impedito all'automobilista di individuare il pedone. La condotta della giovane donna ha reso la collisione non evitabile attraverso l'esercizio della normale diligenza"*.

Con *Hurt v State*, 184 Tenn. 608, 201 S.W.2d 988 (Tennessee 1947) la Corte suprema del Tennessee ritenne che la circostanza per la quale la vittima, alla guida di un calesse, viaggiando di sera, non avesse adottato strumenti per garantire la visibilità del proprio veicolo costituisca elemento valutabile ai fini dell'esclusione della responsabilità per omicidio colposo del *defendant*, sebbene questi si fosse posto alla guida del proprio automezzo in stato di alterazione derivante dall'assunzione di sostanze alcoliche.

Guardando, però, alla casistica più recente, si deve notare come gli orientamenti delle corti statunitensi si rivelino particolarmente refrattari alla valorizzazione dell'autoesposizione della vittima in ottica esimente. Ciò specie in ordinamenti, quale quello di Washington, in cui il *vehicular manslaughter* si regge su una forma di responsabilità oggettiva [vd. *State v Imokawa*, 450 P.3d 159 (Washington 2019)], nonché in quelli ove il *vehicular manslaughter* si configura già al ricorrere della *simple negligence*.

Così, con *People v Villaseñor*, No. D059742 (California Ct. App. Sep. 14, 2012) si è affermata la responsabilità di un conducente che, percorrendo un'autostrada a velocità superiore ai limiti, aveva travolto una donna che, ubriaca e disorientata, aveva attraversato d'improvviso la sede viaria, rimarcando la Corte come la responsabilità del *defendant* avrebbe potuto essere esclusa solo laddove il comportamento della vittima fosse risultato l'unico fattore determinante l'evento. Analogamente, con la più recente *People v Monroe*, No. B319165 (California Ct. App. Jan. 26, 2024), nel ribadirsi il concetto sopra riportato, è stato escluso che il mancato utilizzo da parte della vittima delle cinture di sicurezza potesse considerarsi fattore causale assorbente.

La stessa ritrosia nell'approccio ai casi di autoesposizione a rischio da parte della vittima del sinistro si registra, però, anche in giurisdizioni ove l'omicidio è correlato a *gross negligence* (o *recklessness*); così, ad esempio:

- con *State v Dodge*, 567 A.2d 1143 (Vermont 1989) si è esclusa la rilevanza causale del fatto che la vittima non avesse indossato la cintura di sicurezza;
- con *State v Neumiller*, No. A23-1035 (Minnesota Ct. App. May. 13, 2024) è stata confermata la condanna di imputato che non si era fermato allo *stop* impattando contro un veicolo che, pur avendo la precedenza, non aveva rispettato il limite di velocità;
- con *Singh v State*, No. 23A-CR-2453 (Indiana App. May. 24, 2024), la Corte d'appello dell'Indiana ha confermato la condanna imputato per *reckless homicide* per aver proceduto a retromarcia su di un'autostrada, andando ad impattare con l'autovettura della vittima che, distraendosi alla guida perché era intenta nello scrivere dei messaggi sul telefono cellulare, aveva tamponato il veicolo del *defendant*.

Tali tendenze si fondano sul principio, più generale, per il quale la *contributory negligence*, ossia la colpa concorrente, non troverebbe applicazione nel settore penale, come affermato – tra le tante – da *Stalcup v State*, 311 P.3d 104, 2013 WY 114 (Wyoming 2013); *State v Wilson*, 421 P.3d 742 (Kansas 2018); *State v Mondor*, 306 Ga. 338, 830 S.E.2d 206 (Georgia 2019).

Una qualche apertura al riconoscimento del possibile impatto del comportamento della vittima sulla responsabilità dell'imputato per *negligent manslaughter* si registra, invece, nel caso in cui il soggetto leso non solo abbia scientemente generato una situazione di rischio, ma abbia tenuto un comportamento penalmente rilevante, come nel caso di *dragrace* (gare non autorizzate di velocità tra veicoli), come dimostra, ad esempio, la sentenza *Velazquez v State*, 561 So. 2d 347 (Florida Dist. Ct. App. 1990), sebbene si tratti di un contesto che fa emergere soluzioni alquanto diversificate [vd., anche per una panoramica dei precedenti in altre giurisdizioni, *State v Farner*, 66 S.W.3d 188 (Tennessee 2001)].

Del resto, anche in Italia la giurisprudenza, nell'infortunistica stradale, si è mostrata particolarmente restia a valutare in ottica esimente la colpa concorrente della vittima, tanto è vero che il legislatore, al fine di attenuare i rigori delle previsioni codicistiche e gli effetti di orientamenti giurisprudenziali particolarmente severi, ha inserito nel corpo degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. delle specifiche circostanze attenuanti, che si estendono ad ogni ipotesi (*id est*, non solo all'autoesposizione a pericolo da parte della persona offesa) in cui il sinistro con esiti lesivi sia il frutto di una pluralità di fattori, non tutti riconducibili al comportamento tenuto dal reo.

In argomento, si può anche rimarcare che, contrariamente alla realtà nostrana, ove la dottrina, anche a livello monografico, ha elaborato raffinate teorie in ordine all'incidenza sui decorsi causali dell'autoesposizione a pericolo della vittima,<sup>60</sup> nonché in ordine al principio di affidamento,<sup>61</sup> ben

60. Vd. O. DI GIOVINE, *Il contributo della vittima nel delitto colposo*, Torino, 2003; S. TORDINI CAGLI, *Principio di autodeterminazione e concorso dell'avente diritto*, Bologna, 2009; L. CORNACCHIA, *La vittima nel diritto penale contemporaneo, tra paternalismo e legittimazione del potere coercitivo*, Roma, 2012; M. VENTUROLI, *La vittima nel sistema penale. Dall'oblio al protagonismo?*, Napoli, 2015 (spec., per quanto riguarda gli illeciti colposi, 259

più scarno si mostra il panorama letterario americano nel settore penalistico ove, al più, siffatte questioni sono state affrontate in trattazioni più ampie sulla causalità e nelle riviste sono state spesso analizzate dagli studiosi della materia in maniera assai sfuggente.

Quanto al principio di affidamento (che nel panorama italiano è comunque oggetto di un atteggiamento assai restrittivo ad opera della giurisprudenza),<sup>62</sup> esso è stato evocato dalle corti in rarissime occasioni (il che è frutto del tradizionale isolamento della scienza penale d'oltreoceano rispetto alle esperienze europee e, in particolare, quelle di *civil law*); in ogni caso, tra gli arresti più recenti e significativi, si può richiamare *People v Hernandez*, No. F077476 (California Ct. App. 18 feb. 18, 2021) che, per l'appunto, si è soffermata sulla *reasonable expectation* nel contesto della circolazione autoveicolare.

Per quel che qui più rileva, l'imputato aveva impugnato la sentenza di condanna per omicidio emessa nei propri confronti, sostenendo che sebbene la condotta di guida scorretta riferibile al *defendant* avesse generato le precondizioni dell'infortunio occorso alla vittima, l'evento sarebbe stato prodotto dalla volontaria autoesposizione a pericolo da parte di quest'ultima e che, nelle particolari condizioni in cui si era consumata la vicenda, l'imputato avrebbe riposto un legittimo affidamento nelle capacità di guida della vittima stessa.

La Corte d'appello californiana, allora, nel rigettare il ricorso, ha rilevato: “*un imputato la cui condotta è stata una causa prossima dell'evento non è esente da responsabilità nel caso di concorso della condotta di un'altra persona, seppur connotata da negligenza e anche laddove essa abbia contribuito a causare l'evento stesso. Nei procedimenti penali, la negligenza contributiva della vittima o di una terza parte non esonera da responsabilità, a meno che la condotta della vittima o della terza parte non sia stata l'unica o la causa principale della morte. Se una causa interveniente è un risultato normale e ragionevolmente prevedibile dell'atto illecito compiuto dall'imputato, l'atto interveniente è dipendente e non una causa sostitutiva, e non esonererà l'imputato dalla responsabilità. Pertanto, è solo una causa interveniente imprevedibile, un evento straordinario e anomalo, che si eleva al livello di una causa esonerativa e sostitutiva. Inoltre, un fattore causale può ritenersi sorpassante solo laddove esso interrompa la causal chain, dopo l'atto originario del defendant, e l'atto dell'imputato abbia perso la propria capacità di produzione del danno. La circostanza che l'evento si sia originato da una condotta di guida scorretta, cui sia seguita altra ascrivibile ad un terzo, che risulti prevedibile, non esclude la liability di colui che ha compiuto la prima condotta. Il test da impiegare non è se altri abbiano condotto scorrettamente un veicolo, ma se l'imputato si sia reso conto, o avrebbe dovuto rendersi conto, che la conseguenza del proprio comportamento avrebbe potuto sfociare nell'evento. In punto di diritto, l'autoesposizione della vittima a*

ss.); G. CIVELLO, *Il principio del sibi imputet nella teoria del reato. Contributo allo studio della responsabilità penale per fatto proprio*, Torino, 2017; M. RONCO, M. HELFER (a cura di), *Diritto penale e autoresponsabilità. Tra paternalismo e protezione dei soggetti vulnerabili*, Torino, 2020.

61. Su cui vd., per tutti, M. MANTOVANI, *Il principio di affidamento nella teoria del reato colposo*, Milano, 1997.

62. Anzi, secondo F. CONSULICH, *Il concorso di persone nel reato colposo*, Torino, 2023, p. 36, la giurisprudenza italiana sarebbe addirittura “impermeabile” al concetto.

*pericolo non rappresenta generalmente causa interveniente o sostitutiva. Se un individuo guida scorrettamente, provocando un sinistro e la morte di un terzo, non può difendersi sostenendo che la vittima non indossasse le cinture di sicurezza. Simili deduzioni si rivelano come tentativi di iniettare nel diritto penale moderno principi ad esso estranei, per farla franca. La società non può permettere a un imputato di sfuggire alla responsabilità semplicemente perché una vittima non è stata sufficientemente cauta. Altrimenti, il sistema essenzialmente concederebbe un lasciapassare dalla prigione per qualsiasi malfattore per il solo fatto di essersi imbattuto in particolari tipi di vittima. L'imputato non può validamente dedurre di aver nutrito ragionevoli aspettative sulla condotta e sulle capacità di guida della vittima".*

Si tratta, chiaramente, di linee di particolare rigore, alimentate da esigenze di politica criminale coltivate in sede pretoria nonché dal disvalore di determinati comportamenti (l'imputato, nel caso di specie, stava tentando di sfuggire ad un controllo e la vittima, un *police officer*, aveva trovato la morte anche a causa di un'erronea manovra, compiuta nel corso dell'inseguimento),<sup>63</sup> che, comunque, risultano pienamente coerenti con quelle che, più in generale, si registrano in ordine all'impiego della *proximate cause*.

#### 3.4. *La proximate cause e i fattori eziologici sopravvenuti. L'emblematico caso della malpractice medica*

È risaputo che la sibillina tessitura dell'art. 41 c.p. abbia sollevato plurimi dubbi interpretativi; la gran parte delle perplessità, a ben considerare, si focalizzano, però, sulla portata "sorpasante" dei fattori causali sopravvenuti, ove l'impiego della locuzione "da soli sufficienti", nonché, nei lavori preparatori, dell'esempio dell'incendio divampato nell'ospedale ove viene ricoverato il soggetto precedentemente ferito per mano del soggetto agente, certo non hanno fornito all'interprete dei punti di riferimento di pronta fruibilità.

È altrettanto noto che la giurisprudenza abbia fatto registrare, sinora, un approccio al tema alquanto restrittivo, attribuendo, cioè, effetto esimente solo a fattori causali sopravvenuti "autonomi", "indipendenti", "abnormi", allorquando, cioè, la condotta del soggetto che abbia posto in essere un fattore antecedente e una situazione di rischio possa ritenersi mera "occasione" sulla quale s'innesti altro fattore eziologico successivo, determinato da terzi, "straordinario" e dotato di assorbenti caratteri causali, ma anche di spiccato disvalore sociale (e, in particolare, nell'ipotesi in cui esso sia stato prodotto volontariamente o, addirittura, sia penalmente rilevante *ex se*).

Tali orientamenti, dunque, giungono a penalizzare la realizzazione di una situazione di rischio iniziale, specie in contesti di elevato allarme sociale, piuttosto che la prevedibilità dell'evento, perlomeno nel prisma delle concrete dinamiche in cui esso si materializza.<sup>64</sup>

63. Per un caso ed una soluzione analoga, vd. *People v Gray*, No. D073851 (California Ct. App. Aug. 27, 2018).

64. Sull'allarme sociale ormai stabilmente associato ai reati stradali, vd. A. PECCIOLI, *Gli interventi legislativi di restyling dei reati colposi stradali*, in *Dir. Pen. Proc.*, 2011, 1, 36 ss.

Dimostrazione di ciò è la casistica che si è formata in ordine alle ipotesi in cui da un sinistro stradale derivino lesioni e la necessità del ricovero in una struttura ospedaliera ove, per l'effetto di *malpractice* sanitaria, l'infortunato-paziente deceda (vd. Corte di Cassazione, Sez. IV, 16 maggio 2017, n. 28010).<sup>65</sup>

Ad analoga soluzione le corti statunitensi giungono, però, sulla base del ricorso alla *proximate cause* con riferimento al fenomeno della c.d. “*causal intervention*” e all'errore sanitario successivo al sinistro.

A tal riguardo si può, allora, richiamare *State v Limary*, 235 A.3d 860, 2020 Me. 83 (Meine 2020), con cui la Corte suprema del Maine ha espresso un principio sostanzialmente pacifico negli orientamenti giurisprudenziali statunitensi: “*in numerosi contesti di causalità concorrente, la giurisprudenza ha riconosciuto che una giuria può affermare la sussistenza del nesso nonostante che altri fattori, non riconducibili al reo, possano aver contribuito alla morte della vittima. Ad esempio, nel caso in cui la ferita provocata dall'imputato, accompagnata da altre lesioni non inflitte da tale soggetto; in quello della vittima gettata da un'autovettura in corsa e poi investita, allorquando il patologo non fu in grado di determinare se la morte fosse stata determinata dalla caduta o dall'investimento; nell'episodio della morte della vittima di una rapina, affetta da patologia cardiaca e deceduta per l'effetto dello stress ingenerato dall'azione criminale. Costituisce, altresì, principio incontroverso che, quando viene fornito un trattamento medico ad una vittima ferita, il trattamento negligente non può essere considerato come una causa esimente se non nel caso di condotta medica talmente scorretta da rasantare il dolo. Ciò sulla base del fatto che la mera negligenza medica può essere ragionevolmente prevista. Diverso è il caso in cui la negligenza sia tale da rappresentare un comportamento umano anormale. La maggior parte delle giurisdizioni ha adottato quello che è stato definito sole cause test, in base al quale la negligenza costituisce elemento assorbente solo se essa è stata l'unica causa della morte. Con la conseguenza che una lesione è la causa prossima della morte risultante anche se il defunto si sarebbe ripreso se fosse stato curato con i metodi chirurgici più appropriati o con metodi più abili, o con cure semplicemente più prudenti. Applicando questi standard generalmente accettati le corti negano che una giuria possa escludere il nesso di causalità nonostante l'intercessione di un trattamento medico negligente, quando la lesione sia così pericolosa di per sé che il trattamento medico non possa costituire l'unica causa di morte*”.

A diversa soluzione, ad avviso della Corte, si potrebbe pervenire, invece, in casi quali quello deciso in *People v Stewart*, 358 NE2d 487 (New York 1976): “*una Corte ha ritenuto che le prove non fossero sufficienti a stabilire un nesso causale oltre ogni ragionevole dubbio allorquando la vittima era stata pugnalata allo stomaco e, durante l'operazione, i chirurghi avevano scoperto un'ernia sulla quale erano intervenuti, provocando un arresto cardiaco*”.

65. Sul tema dell'errore sanitario come causa sopravvenuta sorpassante, vd. G. MARTIELLO, *A proposito dell'errore medico quale causa sopravvenuta da sola sufficiente a determinare l'evento ai sensi dell'art. 41 cpv c.p.*, in *Giust. Pen.*, 2011, 10, II, p. 527 ss.; A. VALLINI, *Colpa medica, concause sopravvenute e competenza per il rischio: qualcosa di nuovo, anzi d'antico*, in *Dir. Pen. Proc.*, 2015, 12, p. 1537 ss.

Più in generale, l'idea condivisa in giurisprudenza è che colui il quale, attraverso una condotta *contra ius*, perché in violazione delle regole sulla circolazione stradale, abbia generato il rischio debba rispondere per gli effetti determinati dall'evoluzione di siffatta situazione di fatto, anche laddove intervenissero fattori causali posti in essere da terzi; sicché, a fronte di una *avoidability "in re ipsa"* (poiché l'osservanza delle regole eviterebbe *in radice* il sorgere del rischio), la *foreseeability* finisce con il rivelarsi un mero simulacro, consentendo di attrarre nel raggio della colpa anche condotte altrui oltremodo anomale e *negligent*.

Si è al cospetto, allora, di orientamenti prevalenti<sup>66</sup> che, al netto delle perplessità che essi possono generare alla luce dei principi e delle garanzie propri della materia penale nell'era contemporanea, contribuiscono a fornire un'immagine ancor più chiara della portata della *proximate cause*.

#### 4. La responsabilità penale “da rischio”

Negli *States*, i legislatori degli Stati federati hanno introdotto a sistema una vasta serie di illeciti penali correlati alla creazione di rischi “non consentiti” alla sicurezza della circolazione o, comunque, alla realizzazione di condotte astrattamente pericolose.

In proposito, si deve, innanzitutto, richiamare l'ipotesi di *reckless driving*, ovvero sia (si potrebbe tradurre) di “guida spericolata”, prevista da tutti gli statuti, seppur con diverse *nuance*.

Dal punto di vista storico, si rileva che, agli inizi del secolo scorso, i legislatori statunitensi, con l'implementazione del numero dei veicoli in circolazione e, conseguentemente, dei fattori di rischio, inserirono a sistema norme che sanzionavano la guida spericolata con pene blande, di natura pecuniaria.

Si trattò, peraltro, di iniziative che alcuni studiosi censurarono aspramente, affermando che l'introduzione di un numero eccessivo di regole e di sanzioni, quali ad esempio quelle correlate ai limiti di velocità, si sarebbe posta in tensione con le libertà fondamentali, sancite dalla Costituzione statunitense, tra le quali quella di iniziativa economica, in termini di sviluppo del settore produttivo automobilistico.<sup>67</sup>

Sicché, a fronte di tale scarno avamposto nella prospettiva della prevenzione, ad uno con la frequenza di sinistri stradali con esiti lesivi,<sup>68</sup> pure rappresentati con drammaticità in letteratura,<sup>69</sup> le corti americane, qualche volta, si abbandonarono a torsioni ermeneutiche, impiegando, nel caso in cui dalla condotta tenuta dal reo fossero scaturite conseguenze lesive, le

66. Per soluzioni difformi, vd. A. DE LIA, *Medicina e diritto penale negli U.S.A.*, in [www.federalismi.it](http://www.federalismi.it), 2024, 2, p. 153 ss. (spec. 179 ss.).

67. Vd. J. SCOTT-MONTAGU, *Automobile legislation*, in *North American Review*, 1904, 1, p. 168 ss. Contra, X.P. HUDDY, *The motor car's status*, in *The Yale Law Journal*, 1905, 2, p. 83 ss.; H.B. BROWN, *The status of the automobile*, in *Yale Law Journal*, 1908, 4, p. 223 ss.

68. F.S. CRUM, *Street traffic accidents*, in *Publications of the American Statistical Association*, 1913, 13, p. 473 ss.

69. Ad esempio, nel romanzo *Il grande Gatsby*, di F. Scott Fitzgerald, del 1925, nella cui trama s'innesta un incidente automobilistico ed una correlata omissione di soccorso.

fattispecie incriminatrici dolose (*assault, battery, bodily injuries offenses, murder*) pur in difetto dei necessari requisiti subiettivi.<sup>70</sup>

Nel 1962, poi, venne varato il *Model Penal Code* che, al § 211.2, prevede che la fattispecie generale di “*recklessly endangering another person*”, per cui “*a person commits a misdemeanor if he recklessly engages in conduct which places or may place another person in danger of death or serious bodily injury*”.

Tale proposta è stata accolta da numerosi Stati federati, che hanno introdotto, per l'appunto, nei propri statuti fattispecie di *criminal endangerment*, che rappresenta un elemento pure richiamato in alcune, particolari previsioni incriminatrici a livello federale, vigenti in taluni specifici settori. Accanto a tali iniziative legislative, si attuò, per di più, un processo di ulteriore *law enforcement*, con l'innalzamento del carico sanzionatorio correlato alle citate *reckless driving offenses*.

Volgendo, ora, lo sguardo ai sistemi attualmente vigenti, si può rilevare che le fattispecie riconducibili al modello da ultimo richiamato, oggigiorno, s'innestano sulla circostanza che il conducente di un veicolo realizzi un comportamento di guida che evidenzii *willful* o *wanton disregard* (ossia consapevole o spregiudicato disinteresse) per l'incolumità pubblica e/o per i diritti di proprietà altrui. Si tratta, dunque, di illeciti di pericolo, che fanno riferimento ad una colpa con previsione dell'evento lesivo.

Così, ad esempio:

- il § 32-5A-190 del Code of Alabama, sanziona “*any person who drives any vehicle in willful or wanton disregard for the rights or safety of persons or property, or without due caution and circumspection and at a speed or in a manner so as to endanger or be likely to endanger any person or property*”, con una disposizione assai simile a quella compendiata, ad esempio, nel § 28-35-40 degli *Alaska Statutes*, del § 49-1401 dell'*Idaho Statute*, e nel § 2413 del *Maine Statute*;
- il § 23103.5 del *California Vehicle Code* punisce “*any person who drives any vehicle upon a highway in willful or wanton disregard for the safety of persons or property is guilty of reckless driving*”, secondo una formula pressoché identica a quella impiegata, ad esempio, nel § 316.192 del *Florida Statute*, nonché nel § 8-1566 del *Kansas Statute*.

Dette figure, a ben considerare, nel richiamare interessi giuridici assai differenti (incolumità pubblica e patrimonio, per l'appunto), attraverso una tecnica normativa tutt'altro che immune da rilievi, possono ritenersi informate (anche per via della loro collocazione all'interno degli statuti), come si è anticipato, alla necessità di tutela, più in generale, della sicurezza della circolazione.

Tali illeciti, generalmente, risultano qualificati dai legislatori statunitensi come *misdemeanors*, puniti con sanzioni pecuniarie e/o detentive tutto sommato brevi. Non di meno, taluni statuti prevedono trattamenti sanzionatori più severi per i *continuing offenders*, ossia per i recidivi, come ad esempio il già citato *Code of Alabama*, ma anche l'*Arkansas Code* (§ 27-4-50-3), il *Mississippi Statute* (§ 63-3-1201), il *New Jersey Statute* (§ 39:4-96), l'*Ohio Statute* (§ 4511.20), l'*Oklahoma Statute* (§ 47-11-901). Nel caso del § 31-27-4 del *Rhode Island Statute*, la recidiva, per di più, implica un “mutamento genetico” dell'illecito, da *misdemeanors* a *felony*.

70. L.A. TULLIN, *The role of penalties in criminal law*, in *Yale Law Journal*, 1928, 8, p. 1048 ss.

Tale fenomeno si verifica, altresì, nell'ipotesi in cui dal *reckless driving* derivi una situazione di rischio che sfoci in un effettivo danno alle persone (morte o lesioni), come nel caso della disposizione sopra citata del *Florida Statute*, del § 5/11-503 dell'*Illinois Statute*, del § 257.626 del *Michigan Statute*, del § 484B.653 del *Nevada Statute*, e del § 46.2-862 del *Virginia Code*.

Alcune norme regolanti la *reckless driving offense*, inoltre, prevedono la pena accessoria della sospensione del titolo di guida, come nel caso del § 9-21-8-52 dell'*Indiana Statute*, il § 32:58 del *Louisiana Statute*, il § 265:79 del *New Hampshire Statute*, il § 66-8-113 del *New Mexico Statute*, il § 56-5-2920 del *South Carolina Statute*, il § 46.61.500 del *Washington Revised Code*.

Volgendo, ora, lo sguardo alla giurisprudenza delle corti supreme degli Stati federati, si può richiamare, innanzitutto, *ex parte Chernosky*, 153 Tex. Crim. 52, 217 S.W.2d 673 (Texas Crim. App. 1949), con cui la *Court of Appeals* del Texas dichiarò l'illegittimità costituzionale, per violazione della *due process clause*, della norma incriminatrice di *reckless driving* in quanto essa richiamava, come elemento costitutivo, la guida "senza la dovuta cautela o circospezione", ritenuta dalla Corte eccessivamente vaga e, quindi, in contrasto con lo statuto delle garanzie costituzionali nel settore del *criminal law*.

Si tratta, però, di una decisione alquanto isolata, atteso che, in numerosi altri casi le corti statunitensi, chiamate a scrutinare la legittimità di tali fattispecie incriminatrici nella prospettiva della c.d. "void for vagueness doctrine", hanno rigettato le questioni sollevate per infondatezza, ritenendo che il richiamo da parte dei legislatori al concetto di *negligence*, *gross negligence* o *recklessness* sarebbe sufficiente ad informare i consociati circa la consistenza del precetto penale, come nel caso di *Wilson v State*, 245 Ga. 49, 263 S.E.2d 440 (Georgia 1980) e di *State v Parenteau*, 153 Vt. 123, 569 A.2d 477 (Vermont 1989), nonché di *Hoover v State*, 958 A.2d 816 (Delaware 2008).

Quanto agli elementi costitutivi di tali fattispecie, si può citare l'ormai risalente *People v Grogan*, 260 N.Y. 138, 183 N.E. 273 (New York 1932), con la quale la *Court of appeal* dello Stato di New York scrutinò l'impugnazione spiegata da un *defendant* che era stato condannato per una fattispecie di *reckless driving*, a seguito di uno scontro veicolare intervenuto presso un'intersezione viaria, essendo stato accusato per aver superato i limiti di velocità.

La Corte, allora, nell'accogliere l'appello, rimarcò che la *reckless driving* imporrebbe "qualcosa di più della semplice negligenza. Guidare a una velocità superiore a quella indicata nella legge non può di per sé costituire il reato di guida spericolata. Il reato di guida spericolata soddisfa sufficientemente i requisiti di determinatezza e certezza. La parola ha un significato chiaro e comunemente compreso: debbono ricorrere circostanze che insieme mostrano indifferenza rispetto alle conseguenze. La guida diventa pericolosa, o inutilmente pericolosa, agli occhi della legge, solo quando non si esercita attenzione o cautela nelle circostanze. In molti statuti di altri Stati che contemplano la guida pericolosa il pericolo è quello derivante da una velocità illegale, irragionevole o impropria. Le norme statutarie che proibiscono la guida spericolata al di fuori di siffatte ipotesi hanno ottenuto in più occasioni il riconoscimento di legittimità costituzionale. Il risultato di siffatte decisioni porta alla conclusione che lo standard in tutti questi casi è e deve essere quello del difetto di attenzione che avrebbe avuto l'uomo ragionevolmente prudente. Pertanto, dobbiamo leggere le parole "mette

*in pericolo irragionevolmente” come espressive del caso in cui l’utente della strada crei un pericolo per via della mancata osservanza di ragionevoli obblighi di attenzione, di ragionevole cautela o di ragionevole lungimiranza esigibili nei riguardi di una persona ragionevolmente prudente e attenta”.* Quello appena descritto, allora, costituisce un precedente assai significativo, in quanto esso fa emergere: i) il riconoscimento da parte della Corte dell’essenzialità del requisito della previsione, in capo al reo, della possibilità di inveramento dell’evento lesivo; ii) un approccio all’illecito colposo ancora assai acerbo, atteso che la colpa con previsione mal si sposa con il richiamo al parametro della *reasonable person* che, semmai, è impiegabile per inferire l’effettiva previsione del rischio da parte del reo; iii) la qualificazione della fattispecie di *reckless driving* in termini di reato di pericolo concreto e non di pericolo astratto<sup>71</sup> (c.d. “*per se offense*”).

Quanto ai caratteri del pericolo, si può notare che le corti superiori si sono soffermate, di massima, soltanto con veloci passaggi su questo tema; ad ogni modo la necessità, ai fini dell’integrazione della *reckless driving*, di un *actual o concrete risk* è stata richiamata in numerose pronunce, come ad esempio, tra le più recenti, *State v Rich*, 184 Wash. 2d 897, 365 P.3d 746, 184 Wn. 2d 897 (Washington 2016).

Sulla base del presupposto sopra richiamato, dunque, con *State v Houde*, 150 Me. 469, 114 A.2d 366 (Meine 1955), la Corte suprema del Maine ha stabilito che il *reckless driving* potrebbe integrarsi attraverso la violazione di regole cautelari generiche e, in particolare, per via del mancato adeguamento della condotta di guida a condizioni contingenti (“*il nocciolo del reato di guida spericolata risiede nel modo e nelle circostanze in cui si verifica la guida stessa. Ad esempio, un modo di guida legale alla luce del giorno, o su un’autostrada asciutta, o in campagna, può essere spericolato di notte, o in condizioni di ghiaccio o tempesta, o su una strada cittadina affollata*”).

Analogamente si è espressa, successivamente, *Swales v District of Columbia*, 219 A.2d 100 (District of Columbia 1966), con cui la Corte d’appello del District of Columbia ha affermato che “*la fattispecie di reckless driving potrebbe integrarsi anche nell’ipotesi in cui l’utente della strada si attenesse formalmente a delle norme che impongono taluni specifici comportamenti, come ad esempio il rispetto di limiti di velocità*”.

Talché, in sostanza, secondo tale linea esegetica, l’interprete non potrebbe assegnare, né nella prospettiva oggettiva (realizzazione di un rischio di tale entità da rendere il comportamento dell’automobilista “spericolato”) né in quella soggettiva (in termini di deduzione dell’*awareness*, su cui *infra*), valore assorbente alla violazione di norme comportamentali specificamente prescritte dal legislatore.

Quanto al “nucleo normativo” della *reckless driving offense*, in termini di violazione della regola cautelare, occorre, tuttavia, aggiungere che con la sentenza *People v Griffin*, 36 Ill. 2d 430, 223 N.E.2d 158 (Illinois 1967) la Corte suprema dell’Illinois ha affermato che la fattispecie di *reckless driving*, nel riportare la formula generale “*willful or wanton disregard for the safety of persons or*

71. Su questi temi, nel panorama dottrina italiano, vd., per tutti, M. PARODI GIUSINO, *I reati di pericolo tra domestica e politica criminale*, Milano, 1990.

*property*”, imporrebbe all’accusa di allegare e dimostrare la violazione, da parte dell’utente della strada, di una *specifica* regola di condotta, quale il superamento dei limiti di velocità imposti dalla legge, pena la violazione della *due process clause*, sancita a livello costituzionale dal Quattordicesimo Emendamento.

Si tratta, in ogni caso, di una sentenza espressiva di un orientamento assolutamente isolato nel panorama giurisprudenziale complessivo; per altro verso, le corti si esprimono nel senso che la grave violazione di norme cautelari, in termini di *gap* tra condotta di guida tenuta e quella prescritta dalle norme sulla circolazione, costituirebbe un accreditato indice dell’elemento soggettivo richiesto dalla fattispecie di *reckless driving*, come nei casi decisi dalla Corte suprema del *Tennessee State v Wilkins*, 654 S.W.2d 678 (Tennessee 1983), dalla *Corte suprema del State v Stanko*, 292 Mont. 214, 1998 MT 323, 974 P.2d 1139 (Montana 1998), ove è stata ritenuta assorbente la circostanza per la quale l’imputato avesse superato abbondantemente i limiti di velocità.

In ordine al requisito della previsione del rischio di danno, che del resto, come si è già rimarcato, è alla base del concetto moderno di *recklessness*,<sup>72</sup> esso è stato a più riprese posto in luce dalle corti supreme degli Stati federati.

Tale requisito, ovverosia la *awareness*, si lega, in particolare, all’accettazione del rischio, come rilevato, ad esempio, da *State v Roggenkamp*, 153 Wn. 2d 614, 153 Wash. 2d 614, 106 P.3d 196 (Washington 2005) e, in precedenza, da *Burgess v State*, 212 Tenn. 315, 369 S.W.2d 731 (Tennessee 1963), nonché da *State v Green*, 182 Neb. 615, 156 N.W.2d 724 (Nebraska 1968), per la quale “la *reckless driving offense* è contraddistinta dalla scelta deliberata del reo di correre il rischio di provocare un danno, non dalla mancata percezione del rischio stesso”.

Con *Powers v Commonwealth*, 211 Va. 386, 177 S.E.2d 628 (Virginia 1970), la Corte suprema dello Stato della Virginia, invece, ha precisato che “*il termine recklessly usato nello statuto implica necessariamente il disprezzo da parte del conducente di un veicolo a motore per le conseguenze del suo atto e un’indifferenza per la sicurezza della vita, dell’integrità fisica o della proprietà altrui. La velocità di per sé non è una violazione dello statuto. Il semplice verificarsi di un incidente non dà origine a un’inferenza di guida spericolata*”.

Quanto, poi, alla necessità di proiettare la violazione delle norme comportamentali nello specifico contesto di fatto, al fine di inferirne, per l’appunto, la *awareness of the risk*, essa costituisce un passaggio la cui importanza è stata posta in risalto da numerosi altri pronunciamenti, tra cui si segnala *Barnes v State*, 249 Miss. 482, 162 So. 2d 865 (Missouri 1964), per la quale “*ciò che è necessario è che il conducente si renda conto della forte probabilità di danno che potrebbe derivarne*”, nonché *State v Lunt*, 106 R.I. 379, 260 A.2d 149 (Rhode Island 1969), *State v Cadus*, 70 Haw. 314, 769 P.2d 1105 (Hawaii 1989).

72. Vd., nella letteratura italiana più recente, G. STEA, *I principi di diritto penale nella giurisdizione europea*, Pisa, 2014, p. 219 ss.; A. DE LIA, *I confini tra recklessness e (criminal) negligence nel sistema penale statunitense*, in [www.archiviopenale.it](http://www.archiviopenale.it), 22 luglio 2024. In precedenza, F. CURI, *Tertium datur, Dal common law al civil law per una scomposizione tripartita dell’elemento soggettivo del reato*, Milano, 2003, p. 47 ss.

Spostando l'attenzione alla giurisprudenza della Corte suprema degli Stati Uniti, si può rilevare che essa si è soffermata su tali fattispecie a più riprese. La pronuncia più interessante, tuttavia, è rappresentata da *Grady v Corbin*, 495 U.S. 508 (1990), con la quale la *High Court* rilevò come una precedente condanna per guida spericolata avrebbe sbarrato, alla luce della *double jeopardy clause*, la possibilità di instaurare nei confronti del medesimo imputato un ulteriore *trial* per reati colposi contro la persona, originati dalla stessa condotta contestata nel precedente giudizio.<sup>73</sup>

Tale approccio al *ne bis in idem*, fondato su di un inedito *same conduct test*, venne sconfessato dalla medesima Corte con la successiva sentenza *United States v Dixon*, 113 S. Ct. 2849 (1993) con cui, in estrema sintesi, si rilevò, in termini generali, come le preclusioni sancite dal Quinto Emendamento, legandosi al concetto di *same offense*, non avrebbero potuto ritenersi estensibili ad ipotesi qualificabili (secondo la nomenclatura nostrana) come di concorso formale eterogeneo, laddove, cioè, le fattispecie incriminatrici confluenti avessero mostrato particolari disallineamenti dal punto di vista strutturale, tali da dover indurre l'interprete ad escludere la possibilità di valutare i reati come "identici".<sup>74</sup> Ciò rimarcando, dunque, la necessità di ricorrere al *same element test*, già previsto nel catalogo elaborato da *Blockburger v United States*, 248 U.S. 299 (1932).<sup>75</sup>

Sui rapporti tra *reckless driving* e omicidio colposo si sono soffermate, successivamente, altre Corti superiori, che talora sono approdate a soluzioni difformi rispetto a quella sposata in *United States v Dixon*.

In proposito si può richiamare *People v Sienkiewicz*, 208 Ill. 2d 1, 802 N.E.2d 767 (Illinois 2003), pronunciata dalla Corte suprema dell'Illinois e che ha costituito l'epilogo di un processo in cui un imputato, dopo essere stato condannato per guida spericolata, era stato sottoposto a un nuovo *trial* per omicidio, scaturito dalla medesima condotta di guida e dalla deduzione, ad opera dell'accusa, dell'eccesso di velocità.

Nell'occasione, allora, la Corte ha rimarcato come, sulla base del *same element*, del *same transaction* e del *same evidence test*, elaborati dalla già richiamata *Blockburger v United States*, si sarebbe

73. Al medesimo risultato erano giunte, in precedenza, *Chikitus v Shands*, 373 So. 2d 904 (Florida 1979) nonché *State v Barritt*, 531 So. 2d 338 (Florida 1988), per le quali la guida spericolata avrebbe dovuto essere qualificata come *lesser included offense* rispetto all'omicidio.

74. A soluzione analoga erano approdate molte pronunce di altre Corti supreme, tra cui *People v Herbert*, 6 Cal.2d 541, 58 P.2d 909 (California 1936), con cui la cumulabilità delle responsabilità era stata affermata sul presupposto della differente assiologia delle figure *de quibus*; *State v Shoopman*, 11 N.J. 333, 94 A.2d 493 (New Jersey 1953), per la quale, invece, l'ipotesi del concorso apparente avrebbe dovuto essere scartata in ragione del fatto che il sistema avrebbe fatto emergere la volontà implicita del legislatore statutario di autorizzare i cumuli; *State v Curran*, 116 Wn. 2d 174, 116 Wash. 2d 174, 804 P.2d 558 (Washington 1991), per la quale il concetto di *lesser included offense* avrebbe potuto essere richiamato, nella prospettiva dell'assorbimento, soltanto con riferimento a reati "di passaggio", ovvero sia a illeciti la cui commissione fosse stata indispensabile ai fini della consumazione di un'altra, più grave, *offense*.

75. Su questa pronuncia, nella letteratura italiana, vd., di recente, M. SCOLETTA, *Idem crimen. Dal "fatto" al "tipo" nel concorso apparente di norme penali*, Torino, 2023, p. 323 ss.

al cospetto della *same offense* e che la *reckless driving* costituirebbe una *lesser included offense*, con la conseguenza che la nuova iniziativa accusatoria sarebbe stata sbarrata dalla *double jeopardy clause* e dal Quinto Emendamento.

In ordine, ancora, al rapporto con altri reati – che, per la verità, rappresenta una questione assai ricorrente nella casistica giurisprudenziale – si deve sottolineare che con la sentenza *State v Sinneros*, 42 N.M. 500, 82 P.2d 274 (New Mexico 1938) la Corte suprema del New Mexico, facendo ricorso al *same evidence test* elaborato dalla Corte suprema federale nel *Blockburger's case*, ha affermato come la *reckless driving offense* potrebbe concorrere con quella di *drunk driving*, ossia con la guida in stato di ebbrezza da assunzione di sostanze alcoliche, trattandosi di figure imperniate su elementi costitutivi tali da richiedere nel processo l'assunzione di prove diverse.

Si tratta di una soluzione sposata da altre corti supreme; così, ad esempio, in *Daniels v People*, 159 Colo. 190, 411 P.2d 316 (Colorado 1966); *State v Steele*, 387 So. 2d 1175 (Louisiana 1980) *State v Massick*, 511 N.W.2d 384 (Iowa 1994); *State v Huser*, 265 Kan. 228, 959 P.2d 908 (Kansas 1998).

Inoltre, si deve osservare che taluni legislatori (vd. l'*Alabama Code*, al § 32-5A-190) hanno espressamente escluso che la *reckless driving* possa essere considerata *lesser included offense* rispetto alla guida in stato di alterazione dall'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti.

Sui rapporti tra il reato di *speeding* (eccesso di velocità), contemplato in alcune giurisdizioni, e *reckless driving*, invece, si è soffermata la Corte d'appello del Texas con la sentenza *Bartholomew v State*, 871 S.W.2d 210 (Texas Crim. App. 1994), con la quale si è affermato, facendosi ricorso al *same evidence criterion*, inteso in prospettiva “concreta” (ovverosia delle prove necessarie a dimostrare la fondatezza dell'accusa nello specifico processo, in ragione delle peculiari dinamiche in cui si siano sviluppati i fatti), che avrebbe dovuto ritenersi che la *reckless driving offense* assorbisse la fattispecie dianzi citata, atteso che il *prosecutor*, nel caso di specie, aveva inteso dimostrare la responsabilità del *defendant* introducendo nel giudizio le stesse fonti di prova impiegate in relazione all'accusa di *speeding*.

Con riferimento, poi, ai rapporti tra fattispecie di *careless driving* (guida negligente) e *reckless driving*, con *State v Tammi*, 520 N.W.2d 619 (South Dakota 1994), la Corte suprema del South Dakota ha stabilito che siffatti reati non potrebbero concorrere in quanto il primo dovrebbe essere considerato in termini di *lesser included offense*, essendo tali le figure che, in rapporto con altre, disciplinano condotte assistite da una forma di colpevolezza di grado o intensità minore. Ciò attraverso una soluzione in linea con altre pronunce, emesse da diverse corti statunitensi, tra cui *People v Chapman*, 192 Colo. 322, 557 P.2d 1211 (Colorado 1977).

In merito ai rapporti tra *reckless driving* e *criminal endangerment*, invece, in *State v Beavers*, 296 Mont. 340, 1999 MT 211, 987 P.2d 371 (Montana 1999), la Corte suprema del Montana ha affermato che le fattispecie potrebbero concorrere in quanto “la guida spericolata, al contrario del *criminal endangerment*, richiede la guida di un veicolo; mentre la guida spericolata presuppone la mancanza di riguardo per la sicurezza altrui, indipendentemente dal grado di rischio, la *criminal endangerment offense* presuppone un rischio sostanziale di morte o di gravi lesioni personali”. Ciò, dunque, mediante il ricorso al *same element test* e in ragione di una (asserita) specialità bilaterale emergente dal confronto strutturale astratto.

Tuttavia, occorre tener presente che, indipendentemente dall'approccio giurisprudenziale ai criteri *Blockburger*, che hanno fatto registrare soluzioni alquanto altalenanti (atteso che, tra l'altro, non soltanto nel contesto degli illeciti da circolazione stradale, talune giurisdizioni hanno rifiutato *tout court* di ricorrere ai *Blockburger criteria*, mentre altre, ai fini della definizione della *same offense*, hanno ritenuto di doverne impiegare soltanto alcuni), gran parte degli statuti degli Stati federali contemplanò delle c.d. "*mandatory joinder provisions*", ovverosia disposizioni che, al ricorrere di determinati requisiti (identità della condotta; identità del programma criminoso; riconducibilità dei reati ad un medesimo programma criminale; "sussidiarietà" delle fattispecie criminose rispetto alla tutela di un identico bene giuridico o di interessi non dissimili, e così via, secondo scelte per il vero assai variegata), impongono che i *prosecutors* formulino accuse cumulative nel medesimo processo, pena l'inammissibilità di ulteriori *indictments*.

Così, nel caso *Padgett v Commonwealth*, 220 Va. 758, 263 S.E.2d 388 (Virginia 1980), ad esempio, la Corte suprema della Virginia, facendo leva su una disposizione specifica che impone il *simultaneous process* attraverso l'impiego della locuzione "*same act*", ha ritenuto che la preventiva condanna per *reckless driving* costituisca uno sbarramento invalicabile ad una seconda accusa avente ad oggetto ulteriori figure incriminatrici di pericolo.

Il che determina, dunque, un evidente scollamento tra *ne bis in idem* processuale e sostanziale, nel senso che, mentre in taluni casi non sarebbe affatto inammissibile un *multiple punishment* nel contesto del medesimo *trial*, non sussistendo concorso apparente, uno sbarramento, sul piano del *trial*, potrebbe derivare dalle suddette *joinder provisions*, secondo una logica che, in qualche misura, evoca il pronunciamento Corte Costituzionale, 31 maggio 2016, n. 200, che ha dichiarato la parziale illegittimità costituzionale dell'art. 649 c.p.p.

Sicché, in estrema sostanza, la possibilità di cumulo delle responsabilità per le *vehicular offense* potrebbe essere determinata dall'applicazione di siffatti *bars*, che tendono non tanto ad apprestare un argine alla risposta punitiva, nella prospettiva della proporzionalità, quanto, piuttosto, a garantire il *simultaneous process*.

In ordine alla dottrina, si può notare, in aggiunta a quanto poc'anzi rilevato, che assai precocemente taluni studiosi della materia ebbero modo di censurare il modello delle *reckless driving offenses* anche sotto il profilo della violazione del principio di legalità/determinatezza.<sup>76</sup>

Tale atteggiamento, secondo alcuni autori, in passato sarebbe stato determinato, di fondo, da una *lack of social stigmatization*, ovverosia dalla circostanza che gli illeciti stradali non sarebbero stati considerati, nella coscienza sociale, come veri e propri *crimes*, bensì come "*folk crimes*", ovverosia illeciti introdotti a sistema per contrastare i rischi della modernità tecnologica, ma in contrasto con la comune percezione del concetto di *criminal offense*.<sup>77</sup>

Nel corso del dibattito tra utilitarismo e retributivismo, che negli anni '70 cominciò a far registrare la preponderanza di tale ultima corrente teorica, tuttavia, emersero decise tesi dottrinali per cui

76. Vd. E. FREUND, *The use of indefinite terms in statutes*, in *The Yale Law Journal*, 1921, 5, p. 437 ss.

77. H.L. ROSS, *Traffic law violation: a folk crime*, in *Social Problems*, 1960-1961, 3, p. 231 ss.

il *reckless driving* rivestisse i caratteri del *wrongdoing* e della *blameworthiness*, tale da ben giustificare l'intervento penale e l'irrogazione delle sanzioni caratteristiche.<sup>78</sup>

Ciò in un contesto in cui taluni commentatori lamentarono, comunque, il limitato impatto del *law enforcement* in ordine alla frequenza dei *vehicular accidents*,<sup>79</sup> tanto che, in tempi più recenti, molti hanno pure suggerito il lancio di campagne pubblicitarie massive, volte a sensibilizzare l'attenzione degli utenti della strada sui rischi legati alla violazione di norme cautelari, quali l'utilizzo durante la guida di telefoni cellulari.<sup>80</sup>

#### 4.1. Le "DUI" (driving under influence) offenses

A differenza del sistema italiano, alcune violazioni di norme sulla circolazione stradale, come il superamento dei limiti di velocità, l'uso del cellulare alla guida, l'infrazione dell'obbligo di indossare le cinture di sicurezza o di fermarsi allo *stop*, la guida di un veicolo senza copertura assicurativa o in caso di revisione scaduta, in talune giurisdizioni statunitensi sono addirittura qualificate come illeciti penali, che si integrano indipendentemente dall'inverarsi di conseguenze lesive nonché, più a monte, di una situazione di pericolo.

Si tratta di norme che, generalmente, determinano l'irrogazione di sanzioni di tipo pecuniario e/o interdittivo che, tuttavia, nel caso di inadempimento degli obblighi che ne discendono, si convertono in pene detentive, secondo una logica che è stata censurata da molti per via della spirale liberticida che essa è idonea a generare, specie per i trasgressori meno abbienti.<sup>81</sup> Tali previsioni,

78. Vd. J.L. COLEMAN, *Justice and the argument for non fault*, in *Social Theory and Practice*, 1974, 2, p. 161 ss. Sulla ben nota teoria del *distributive deserts*, ovverosia del diritto penale quale strumento per ribilanciare l'appropriazione da parte del reo di libertà ad esso non spettanti, con riferimento alla *reckless driving offense*, vd. M. DAVIS, *Harm and retribution*, in *Philosophy & Public Affairs*, 1986, 3, p. 236 ss.

79. S. PELTZMAN, *The effects of automobile safety regulation*, in *Journal of Political Economy*, 1975, 4, p. 677 ss.

80. W.R. HAHN, P.M. DUDLEY, *The disconnect between law and policy analysis: a case study of drivers and cell phones*, in *Administrative Law Review*, 2003, 1, p. 127 ss. Il limitato impatto preventivo della logica del *tough on crime* in questo settore è emerso, per la verità, a seguito di studi empirici condotti a livello internazionale soprattutto con riferimento agli *young drivers*. Vd., ad esempio, H. MÖLLER E ALT., *Driving offences and risk of subsequent crash in novice drivers*, in *Injury Prevention*, 2022, 5, p. 396 ss. Sul punto vd., però, *infra*.

81. Sulla criminalizzazione di illeciti stradali bagatellari, si può osservare che molti Stati federati prevedono per talune micro-infrazioni pene, generalmente, di natura pecuniaria (salvi i casi di recidiva o il ricorrere di particolari circostanze, in cui è prevista la pena detentiva). Le classi meno abbienti della popolazione sono particolarmente vulnerabili a tali sistemi per via, innanzitutto, dell'impossibilità di pagamento, che conduce ad effetti quali la sospensione del titolo di guida o la conversione della pena pecuniaria inevasa in detentiva. Molti sistemi giuridici prevedono che il mancato pagamento delle multe comporti ulteriori costi e interessi, intrappolando gli individui in un ciclo di debiti. Il mancato rispetto di un ordine di pagamento adottato dalle corti, in taluni casi, sostanzia illecito penale autonomo, sanzionato con pena detentiva. Non di rado, per di più, si genera un particolare circolo vizioso: infrazioni minori → multe non pagate → sospensione della patente → ulteriori infrazioni per guida senza patente → carcere. In argomento, vd. M. BAYNARD, *Overcriminalization of low-level offenses: perpetuating poverty and racial disparities in the misdemeanor criminal justice system*, Durham, 2021, *passim*; A. DE LIA, *I complessi rapporti tra diritto penale e povertà*, in [www.camminodiritto.it](http://www.camminodiritto.it), 9 luglio 2022.

più in generale, si collocano nel solco di derive panpenalistiche, del *law and order*, che ha condotto negli ultimi decenni al fenomeno della *overcriminalization*, ossia all'estrema ipertrofia del *criminal law* statunitense, stigmatizzata da numerosi studiosi della materia.<sup>82</sup>

Accanto a tali *vehicular offenses* si collocano, però, le ben più gravi figure, poste a tutela della sicurezza della circolazione,<sup>83</sup> che incriminano la guida in stato di alterazione derivante dall'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti (“DUI”, *driving under influence*, o “DWI”, *driving while intoxicated* o, ancora, “OUI”, *operating under influence laws*).<sup>84</sup>

Quanto alla prima ipotesi, la responsabilità penale, in numerose giurisdizioni, ove vigono delle c.d. “DUI per se laws”, può scattare al momento stesso in cui venga registrato, attraverso i test, il superamento del tasso alcolemico nel sangue (*Blood Alcohol Concentration*, in sigla “BAC”), che è fissato in 0,8 g/l per gli adulti (solo nello Utah il limite è pari a 0,5 g/l); a 0,4 g/l per i conducenti di veicoli commerciali; da 0 fino ad un massimo di 0,2 g/l (a seconda dello Stato) per i conducenti minori degli anni ventuno,<sup>85</sup> atteso che in America vige per tali soggetti il divieto assoluto di consumo di bevande alcoliche (le c.d. “Zero Tolerance Laws”).<sup>86</sup>

Analogamente al sistema italiano, trattasi, in America, di reati di pericolo presunto<sup>87</sup> o, meglio, di *presumptions* considerate “assolute”, in base alle quali l'accusa non è tenuta a provare null'altro

82. Vd., ad esempio, E. LUNA, *The overcriminalization phenomenon*, in *American University Law Review*, 2005, 3, p. 703 ss.; D. HUSAK, *Six questions about overcriminalization*, in *Annual Review of Criminology*, 2023, 6, p. 265 ss. Nella dottrina nostrana, sulla tendenza del diritto penale statunitense alla criminalizzazione di condotte “lontane dall'offesa”, vd. A. CAVALIERE, *Introduzione ad uno studio sul paternalismo in diritto penale*, in [www.archiviopenale.it](http://www.archiviopenale.it), 9 gennaio 2018, p. 8.

83. Negli Stati Uniti, le leggi che regolano i reati di guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, talora, prevedono espressamente che tali figure si applichino tanto in ordine alla circolazione su strade pubbliche quanto su aree carrabili aperte al pubblico. Alcune previsioni incriminatrici, adottate dagli Stati federati, contengono addirittura delle vere e proprie elencazioni, che escludono alcune aree private, come ad esempio le proprietà agricole. Taluni Stati hanno introdotto, inoltre, delle fattispecie autonome di reato, con trattamento sanzionatorio più severo, nel caso in cui la guida sia intervenuta in aree “sensibili” (come, ad esempio, nelle vicinanze di istituti scolastici, o di cantieri stradali) o in particolari circostanze di tempo, come ad esempio in orario notturno. La responsabilità è stata estesa, da taluni legislatori statunitensi, alla guida di veicoli non a motore, come biciclette e monopattini, a mezzi elettrici come le *e-bikes*, nonché a veicoli a trazione animale.

84. Per una ricostruzione in prospettiva storica di tali interventi normativi, e per alcune interessanti rilevazioni statistiche che evidenziano l'effetto positivo del *law enforcement* sul numero dei sinistri registrati negli States, vd. M. SCHERER, F.C. FELL, *Effectiveness of lowering the blood alcohol concentration (BAC) limit for driving from 0,10 to 0,08 grams per deciliter in the United States*, in *Traffic Injuries Prevention*, 2019, 1, p. 1 ss.

85. Vd. A. VANDERVORT, J.D. CLARK, *Comparing State DUI laws and limits*, in [www.findlaw.com](http://www.findlaw.com), 14 maggio 2024.

86. Su cui vd. T. ABBOUD E ALT., *The long-run impacts of adolescent drinking: evidence from Zero Tolerance laws*, in *Journal of Public Economics*, 2024, 3, p. 1 ss.

87. Vd. Corte di Cassazione, Sez. IV, 9 novembre 2018, n. 54018: “in tema di circolazione stradale, l'articolo 186, comma 2, CdS, configura ipotesi contravvenzionali di pericolo presunto, rispetto all'attitudine che la condizione alterata del conducente ha ad aggredire il bene giuridico che si trova sullo sfondo”.

che la validità del *test* e del risultato che esso ha restituito<sup>88</sup>, essendo preclusa alla difesa la possibilità di dimostrare che l'assunzione di bevande alcoliche non abbia influito sulla capacità di guida né che da essa sia derivato un concreto pericolo per la circolazione.<sup>89</sup>

Così come in Italia, inoltre, il rifiuto di sottoporsi a *test* (anche a quello relativo all'assunzione di sostanze stupefacenti, su cui *infra*),<sup>90</sup> in violazione delle leggi sul "consenso implicito" (in base alle quali al momento della richiesta del rilascio del titolo di guida il soggetto fornirebbe, di fatto, il proprio consenso a sottoporsi a controlli da parte delle autorità), sostanzia illecito (in alcuni Stati di natura penale) e, in ogni caso, la prova circa lo stato di alterazione può essere fornita dall'accusa, in tali ipotesi, attraverso testimonianza e, più in generale, prove indiziarie.<sup>91</sup>

Sul lato subiettivo, le *DUI per se* sono rette dalla logica della responsabilità oggettiva e, più precisamente, della *strict liability* (che, perlomeno secondo alcuni orientamenti, formatasi soprattutto nella *tort law*, si differenzerebbe dalla *negligence per se doctrine* in ragione del fatto che quest'ultima si fonderebbe su di una logica attributiva del danno, che non sarebbe imprescindibile nell'altra);<sup>92</sup> talché la responsabilità sussiste all'accertamento del superamento delle "soglie" tramite *test* o, in difetto, dell'alterazione dipendente dall'assunzione di sostanze alcoliche verificata dagli organi competenti sulla base di indici sintomatici.<sup>93</sup>

88. Vd. Corte di Cassazione, Sez. IV, 3 aprile 2024, n. 21040: "nel caso del giudizio penale per guida in stato d'ebbrezza ex art. 186 CdS, nell'ambito del quale assuma rilievo la misurazione del livello di alcool nel sangue mediante etilometro, all'attribuzione dell'onere della prova in capo all'accusa circa l'omologazione e l'esecuzione delle verifiche periodiche sull'apparecchio utilizzata per l'alcoltest, fa riscontro un onere di allegazione da parte del soggetto accusato, avente ad oggetto la contestazione del buon funzionamento dell'apparecchio. In una tale ottica, l'esito positivo dell'alcoltest costituisce prova dello stato di ebbrezza (stante l'affidabilità di tale strumento in ragione dei controlli periodici rivolti a verificarne il perdurante funzionamento successivamente all'omologazione e alla taratura) con la conseguenza che è onere della difesa dell'imputato fornire la prova contraria a detto accertamento, dimostrando l'assenza o l'inattualità dei prescritti controlli, tramite l'escussione del dirigente del reparto addetto ai controlli o la produzione di copia del libretto metrologico dell'etilometro".

89. Su questo argomento, con un'interessante ricostruzione degli orientamenti giurisprudenziali formati in ordine alle questioni di legittimità costituzionale sollevate da siffatte norme, nonché sull'irragionevolezza degli automatismi caratteristici delle *DUI per se laws*, per via dell'impossibilità di operare equazione tra l'assunzione di siffatte sostanze e l'incapacità di controllo del veicolo, vd. A. GORE, *Know your limit: how Legislatures have gone overboard with per se drunk driving laws and how men pay the price*, in *William & Mary Law Review*, 2010, 2, p. 423 ss. In Italia, tuttavia, l'imputato è abilitato alla prova del fatto che la propria condotta non abbia materialmente generato pericolo, nell'ottica dell'applicazione dell'art. 131-bis c.p. Vd., di recente, Corte di Cassazione, Sez. IV, 17 maggio 2023, n. 31843.

90. Vd. art. 186, comma 7, e 187, comma 8, CdS.

91. M. BENDER, *Implied consent laws*, in [www.findlaw.com](http://www.findlaw.com), 29 ottobre 2023.

92. Vd. *Gore v Peoples Savings Bank*, 35 Conn. App. 126, 644 A.2d 945 (Connecticut App. Ct. 1994). Sul tema della *strict liability*, nella dottrina italiana, vd. E.R. BELFIORE, Note sulla *strict liability* nel diritto penale anglo-americano, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 1988, 2, p. 621 ss.

93. Vd., tra le più recenti, *People v Trent*, 2024 Ill. App. 221241 (Illinois App. Ct. 2024); *Shannon v State*, No. 04-23-00021-CR (Texas App. Aug. 28, 2024); *Commonwealth v Stuart*, 1325 MDA 2023 (Pennsylvania Super. Ct. Sep. 5, 2024). Per il caso del malfunzionamento delle apparecchiature di rilevazione, vd. *Schlepphorst v State*, 201 So. 3d

Quanto al trattamento sanzionatorio, che differisce in maniera sensibile da Stato a Stato, esso si sostanzia in:

- sospensione del titolo di guida, anche nel caso dei *first offenders* (ad eccezione della Pennsylvania) e, al ricorrere di recidivanza, perlomeno in taluni Stati (Minnesota, New Hampshire, North Carolina, Oregon, Virginia), per un periodo fissato discrezionalmente dalle corti o, addirittura, *lifetime* (Connecticut, Vermont, West Virginia);
- *forfeiture* (ossia confisca) del veicolo;
- pene pecuniarie, generalmente congiunte a quelle detentive, talora assai severe, come nel caso dell’Oregon, ove per i *continuing offenders* la sanzione può raggiungere il ragguardevole ammontare di 125.000 dollari;
- pene detentive, di durata variabile, con un ingravescenza del trattamento sanzionatorio in relazione all’ipotesi di recidiva che, nel Missouri, raggiunge il tetto massimo di quindici anni di reclusione.

Sicché, rispetto al contesto nostrano,<sup>94</sup> quello statunitense si contraddistingue soprattutto per via di una maggiore severità della risposta punitiva, specie in caso di recidiva.<sup>95</sup>

A tale apparato si aggiungono ulteriori conseguenze giuridiche che destano interesse, perché frutto di scelte legislative assai peculiari: l’obbligo per il condannato di sottoporsi a trattamenti psico-terapeutici per combattere le dipendenze da alcool, nonché di partecipare a programmi di sensibilizzazione sui pericoli correlati alla guida in stato di alterazione e, infine, quello di installare sul proprio veicolo degli *ignition interlock devices* (o *breath alcohol ignition interlock devices*), ovvero dei dispositivi che misurano il tasso alcolemico rilevandolo dal respiro del conducente, impedendo, in caso di alterazione, l’avvio del motore.<sup>96</sup>

517 (Mississippi Ct. App. 2016): “la guida in stato di ebbrezza può essere provata nel caso in cui i risultati del test non sono disponibili ma vi sono prove sufficienti che l’imputato abbia guidato un veicolo in circostanze che indicano che la sua capacità di guidare il veicolo è stata compromessa dal consumo”. Si deve sottolineare, in proposito, che per taluni orientamenti della giurisprudenza nostrana, in caso di inutilizzabilità del test o dei suoi risultati, secondo il principio del *favor rei*, il fatto non potrebbe, invece, essere inquadrato nelle figure incriminatrici di cui all’art. 186 CdS, potendosi, invece, ritenere integrato l’illecito amministrativo di cui alla lettera a) del citato articolo. Vd. Corte di Cassazione, Sez. IV, 10 ottobre 2017, n. 51284. Si tratta, però, di una linea esegetica cui se ne contrappone un’altra, per cui, di contro, in queste circostanze la responsabilità penale potrebbe essere attribuita anche al ricorrere di indici sintomatici particolarmente significativi. Vd. Corte di Cassazione, Sez. IV, 5 marzo 2019, n. 25835.

94. Per una panoramica relativa al sistema italiano, vd. F. BASILE, G. LOSAPPIO, *I reati di guida alterata*, in *Giur. It.*, 2020, 6, p. 1515 ss.

95. Sulla recrudescenza delle linee della politica statunitense sulla recidivanza, in linea generale, vd., nella letteratura nostrana, F. BOTTALICO, *Three strikes and you’re out: la recidiva nel sistema statunitense*, in V. Garofoli (a cura di), *Problematiche tradizionali e incaute innovazioni legislative*, Milano, 2006, p. 17 ss.; A. DELLA BELLA, *Three strikes and you’re out: la guerra al recidivo in California*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2007, 3, p. 833 ss.; V.B. MUSCATIELLO, *La recidiva*, Torino, 2008, passim; F. VIGANÒ, *La neutralizzazione del delinquente pericoloso nell’ordinamento italiano*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2012, 4, p. 1334 ss. Più di recente, F. ROCCHI, *La recidiva tra colpevolezza e pericolosità*, Napoli, 2020, p. 259 ss.

96. Per un quadro completo, vd. A. VANDERVORT, J.D. CLARK, *State by State DUI penalties*, in [www.findlaw.com](http://www.findlaw.com),

In merito alla guida a seguito dell'assunzione di sostanze stupefacenti (talora indicata con l'acronimo “*DUID*”, *driving under influence of drugs*), che forma oggetto di previsioni incriminatrici autonome rispetto a quelle che attengono alla guida in stato di ebbrezza (con la conseguente prospettiva di un cumulo di addebiti),<sup>97</sup> si può osservare che i sistemi degli Stati federati variano considerevolmente.

Vi sono degli Stati in cui vige la “*Zero Tolerance Policy*” (che, talora, s'intreccia con norme che sanzionano, più a monte, anche l'uso personale di determinate sostanze), ovvero sia il divieto assoluto di guida a seguito dell'assunzione di talune di dette sostanze, mentre in altre giurisdizioni le responsabilità amministrative e/o penali scattano al superamento di alcune “soglie” (in particolare, quelle di THC, tetraidrocannabinolo, il componente psicoattivo di marijuana e hashish).<sup>98</sup> Si deve soggiungere che, alla luce dei ben noti problemi attinenti all'efficacia probatoria dei *test*<sup>99</sup> (atteso che le sostanze stupefacenti lasciano tracce nell'organismo anche a distanza di tempo ragguardevole dal momento della loro assunzione), gli Stati federati hanno compiuto due diverse scelte:

- in alcune giurisdizioni, il rilevamento dell'assunzione pregressa di sostanze, costituisce un elemento valutabile circa la guida in stato di alterazione unitamente ad altri (i c.d. “*field sobriety tests*”) e, dunque, *ex se non probante*;<sup>100</sup>
- in altre, sono state varate delle “*drugged driving per se laws*” (assimilabili a quelle sopra descritte in relazione alla guida a seguito dell'assunzione di sostanze alcoliche), per le quali la mera rilevazione costituisce prova della commissione dell'illecito (anche se, ad esempio, in Colorado, vd. § 42-4-1301 dei *Colorado Revised Statutes*, si tratta di una *rebuttable presumption*, ovvero sia una presunzione iuris tantum, vincibile dall'imputato, attraverso un meccanismo di inversione dell'onere della prova).<sup>101</sup>

17 marzo 2024. Per quanto concerne, in particolare, le conseguenze per i *first offenders*, vd. C. BIBIER, A. RAMIREZ, *DUI Laws by State (2024 guide)*, in [www.forbes.com](http://www.forbes.com), 27 ottobre 2022.

97. Così come in Italia è configurabile, per lo meno secondo la giurisprudenza, il cumulo tra le responsabilità di cui agli artt. 186 e 187 CdS. Vd. Corte di Cassazione, Sez. II, 16 ottobre 2014, n. 47698. Si tratta, però, di una soluzione, fondata sul mero confronto strutturale, di correttezza alquanto opinabile, tenendo conto che le fattispecie si pongono a tutela del medesimo bene giuridico, ovvero sia della sicurezza della circolazione.

98. Sull'argomento è consultabile una guida completa sul sito *web* della GHSA – *Governors Highway Safety Association*.

99. Esame del sangue, delle urine, della saliva o del capello, impiegati anche per il rilevamento dello stato d'ebbrezza, unitamente al più diffuso *breathalyzer test*.

100. Si tratta dell'approccio seguito anche in Italia. Vd. A.C. RUSSO, *L'assunzione di sostanze stupefacenti non è sufficiente a provare il reato di guida in stato di alterazione psico-fisica*, in *Dir. Pen. Proc.*, 2024, 7, p. 896 ss.

101. Vd. A. VANDERVOLT, M. BENDER, *Driving under the influence of drugs*, in [www.findlaws.com](http://www.findlaws.com), 29 settembre 2023.

#### 4.2. Segue. Le “DUI” offenses e la restorative justice

La responsabilità per guida in stato d'alterazione, negli *States*, si caratterizza, altresì, per via di rilevanti intrecci con i sistemi di *restorative justice* che, oltreoceano, vantano un'esperienza ben più consolidata rispetto alla nostra, ove il modello ha formato oggetto della recente riforma “Cartabia”. In molti Stati, i first offenders possono essere ammessi a programmi di giustizia riparativa anche in una prospettiva di “*diversion*”. Invece di subire una condanna penale, i colpevoli vengono assegnati, così, a programmi educativi e di trattamento per la dipendenza da alcool o droghe, spesso combinati con incontri di mediazione con la comunità, al fine di consentire la presa di coscienza, da parte del reo, del disvalore della condotta tenuta e dei potenziali effetti che potrebbero derivare da comportamenti *contra ius*, di scongiurare il rischio di recidiva, nonché di favorire la riconciliazione del reo con la collettività.

Tale modello si affianca alle c.d. “*DUI Courts*”, ossia ai procedimenti affidati, in talune giurisdizioni, a “tribunali terapeutici”, ovverosia ad uffici specializzati nella gestione di affari penali correlati alle dipendenze, nel cui contesto pure sono previsti meccanismi che presentano analogie con la *restorative justice* e con la *diversion*.

La *restorative justice*, inoltre, è impiegata in relazione agli illeciti stradali, anche quelli con conseguenze lesive di particolare entità, nel prisma del *sentencing* e dei benefici conseguibili dal reo nella fase di esecuzione della pena, così come, per il vero, potrà accadere in Italia, ove la giustizia riparativa, secondo le linee tracciate dalla recente novella, può giocare un ruolo assai limitato in termini di *diversion*, poiché ristretto alle ipotesi perseguibili a querela (con esclusione, dunque, dell'omicidio colposo stradale; delle ipotesi di cui all'ultimo comma dell'art. 590-bis c.p.; delle figure incriminatrici disciplinate dal Codice della strada, tra cui, per l'appunto la guida in stato di ebbrezza e di alterazione dall'uso di sostanze stupefacenti).<sup>102</sup>

Una delle iniziative più interessanti nel panorama statunitense, in questa proiezione, è quella dell'organizzazione senza scopo di lucro *Mothers Against Drunk Driving* (in acronimo “*MADD*”), che dagli anni '80 svolge una meritoria attività di sensibilizzazione sui temi legati alla guida in stato di alterazione.

L'ente, con sede in Texas, è stato fondato da Candace Lightner, dopo che sua figlia tredicenne, Cari, rimase uccisa, in California, investita da un guidatore ubriaco e, attualmente, tale organizzazione conta sedi in tutti gli *States*, con una presenza capillare anche in Canada.

102. Talché la limitata applicabilità anche dall'istituto di cui all'art. 162-ter c.p., ossia dell'estinzione del reato per condotte riparatorie, pure agganciato alla procedibilità a querela. Analogamente, nel settore, considerate le cornici edittali, l'istituto di cui all'art. 131-bis c.p. è destinato ad una operatività alquanto risicata. Nel sistema italiano, la *diversion* può essere garantita, nel contesto delle *vehicular offenses*, seppur solo in ordine ad alcune delle fattispecie che compongono il microsistema, con la sospensione del processo con messa alla prova, di cui all'art. 168-bis c.p., mentre altre disposizioni (vd. art. 186, comma 9-bis, CdS; art. 187, comma 8-bis, CdS; vd., altresì, la riformata disciplina delle pene sostitutive, di cui all'art. 20-bis c.p.), propongono un'alternativa alle sanzioni proprie del diritto penale “classico”.

La *mission* di MADD, evidenziata sul sito *web* dell'ente, è quella di “*combattere il fenomeno della guida in stato di alterazione, sostenere le vittime di questi crimini e prevenire il consumo da parte dei minorenni*”. Alle pressioni di MADD si deve, peraltro, il varo del *National Minimum Drinking Age Act*, del 1984, che, tra l'altro, ha introdotto il divieto di vendita di alcolici a soggetti di età inferiore a ventuno anni.

MADD gestisce l'uso di *victim impact panels* (VIP), in stretto collegamento con le corti, attivando programmi di giustizia riparativa in cui i *drivers under influence* partecipano a circoli in cui vengono coinvolte vittime di incidenti di guida in stato di alterazione, che espongono le loro esperienze.

Nei *panels*, i trasgressori partecipano a sessioni in cui 4-5 vittime narrano come un incidente di guida in stato di ebbrezza o stupefazione abbia influenzato le loro vite, attraverso un'impostazione non conflittuale, progettata per consentire, attraverso lo *storytelling*, di comunicare la profondità del trauma e del dolore che esse hanno vissuto, al fine di far percepire agli *offender* le conseguenze emotive, fisiche e finanziarie di siffatte condotte criminose.

L'idea, sostanzialmente, è quella di attivare un processo di sensibilizzazione e di reintegrazione del trasgressore che si affianca al *trial* e che ne condiziona gli esiti.

In alcuni Stati, ove la partecipazione alle procedure di *restorative justice* è prevista come gratuita, l'organizzazione si sostiene attraverso donazioni, mentre in altri, come ad esempio la California e la Georgia, ove vige il principio “*pay to play*”, gli *offender* sono tenuti al versamento di alcune *fees*. Uno studio statistico abbastanza recente, condotto in North Dakota, ove il fenomeno della guida in stato di alterazione è assai diffuso, ha mostrato come la partecipazione degli *offenders* ai VIP, in questo settore, sarebbe in grado di produrre benefici tangibili in termini di riduzione del tasso di recidiva.<sup>103</sup>

#### 4.3. Cenni alle “hit and run” offenses

Come risaputo, nel sistema nostrano, gli artt. 589-ter e 590-ter c.p. prevedono delle aggravanti per i reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime nel caso in cui il reo si dia alla fuga a seguito del sinistro; l'art. 189, comma 6 e 7, CdS, sotto la rubrica “comportamento in caso di incidente”, sanziona l'inottemperanza da parte del soggetto coinvolto in un sinistro stradale (indipendentemente dalla sua responsabilità civile e penale nella provocazione del sinistro) di fermarsi nonché di prestare soccorso alle persone ferite; l'art. 593 c.p. disciplina, in generale, l'omissione di soccorso e le correlate ipotesi in cui dall'inadempimento dell'obbligo seguano lesioni o la morte dell'infortunato.

Quanto, invece, ai sistemi giuridici statunitensi, le “*hit and run*” *offenses* si riferiscono, per l'appunto, all'ipotesi in cui il soggetto coinvolto in un incidente stradale, anche in questo caso indipendentemente dalla responsabilità nella sua provocazione, ometta di fermarsi, ai fini di

103. K. THOMSON, *Do victim impact panels have sustained effects on DUI recidivism?*, in *Laws*, 2022, 2, p. 28 ss.

consentire la propria identificazione e la ricostruzione delle dinamiche del sinistro, e, perlomeno secondo alcune specifiche previsioni incriminatrici, di prestare assistenza in favore di terzi ove occorrente.

Siffatte previsioni sono state introdotte nei vari ordinamenti americani ben prima che il legislatore italiano si muovesse in tale direzione attraverso la normativa speciale e risultano attualmente sanzionate, come *felonies* o *misdemeanors*, con pene di varia tipologia, dalla sospensione/revoca del titolo di guida sino a quelle detentive.

La disciplina di tali illeciti, dagli elementi costitutivi fino a giungere al trattamento sanzionatorio, differisce notevolmente da Stato a Stato ed è variamente correlata ad elementi quali la gravità delle conseguenze del sinistro; l'entità del pericolo per l'incolumità delle persone coinvolte; la circostanza che il reo sia stato responsabile dell'incidente o lo abbia provocato in costanza di violazione di specifiche regole cautelari, quale, soprattutto, il divieto di guida in stato di alterazione da assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti.

Per fornire al lettore qualche esempio,<sup>104</sup> si può rilevare che:

- i §§ 32.10-1 ss. dell'*Alabama Code* impongono al soggetto che sia stato coinvolto in un sinistro da cui siano derivati danni ai veicoli, lesioni o morte, di fermarsi al fine di consentire la propria identificazione, di adoperarsi affinché intervenga un soccorso sanitario, nonché di informare le forze di polizia. La violazione di tali obblighi costituisce *misdemeanor* o *felony*, nel caso in cui dal sinistro siano derivate lesioni o morte;
- analogamente, in Colorado, le fattispecie incriminatrici s'incentrano sugli effetti del sinistro, tanto è vero che la fuga nel caso di incidente con feriti o decessi costituisce *felony*, mentre, nell'ipotesi di danni a cose, *misdemeanor* (vd. §§ 42-4-1601 ss. dei *Colorado Revised Statutes*);
- il § 316-027 dei *Florida Statutes*, che si riferisce alla fuga del soggetto coinvolto in un sinistro da cui siano derivate lesioni o morte, prevede come fattispecie autonoma l'ipotesi in cui la condotta sia stata realizzata da un soggetto alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Inoltre, è previsto che “se la violazione degli obblighi previsti da questa disposizione causa la morte di un'altra persona, il soggetto, oltre a qualsiasi altra sanzione civile, penale o amministrativa imposta, può essere obbligato dalla corte a prestare 120 ore di servizio in favore della comunità in un centro traumatologico o in un ospedale che riceve regolarmente vittime di incidenti stradali, sotto la supervisione di un'infermiera qualificata, di un medico del pronto soccorso o di un tecnico di medicina d'urgenza”;
- la figura di *failure to stop after collision* prevista dal § 24, Parte I, Titolo XIV delle *Massachusetts General Laws*, nonché quella di *duty to stop* di cui al Titolo 23, Capitolo 13, § 1128 dei *Vermont Statutes*, prevedono come elemento costitutivo l'allontanamento dal luogo del sinistro per evitare l'identificazione, e non disciplinano affatto l'obbligo del soggetto coinvolto dal sinistro di attivarsi al fine di consentire l'intervento del soccorso sanitario.

104. Per i richiami normativi alle previsioni dei singoli Stati, vd., invece, N. MORITZ, *Leaving the Scene of an Accident/Hit and Run: State Laws*, in [www.findlaw.com](http://www.findlaw.com), 8 gennaio 2024.

Tali esempi, dunque, confermano che i legislatori statunitensi hanno inteso operare, anche in tale ambito, scelte alquanto diversificate. In molti casi, però, si tratta di ipotesi che sanzionano la mera inottemperanza all'obbligo di fermata e che, dunque, sono svincolate dal requisito della sussistenza di un pericolo per l'incolumità dei soggetti coinvolti e/o per la sicurezza della circolazione. Si è, quindi, al cospetto, in quest'ultimo caso, di c.d. “*conduct crimes*”, che possono intersecarsi (determinando perplessità sulla configurabilità del concorso di reati) con quelli di omissione di soccorso, anche “comune” (ossia con fattispecie di portata generale, non previste dalla normativa di settore), che pure s'innestano sulla *breach of duty to rescue*.<sup>105</sup>

Inoltre, si deve rimarcare che tali figure hanno sollevato, in diverse giurisdizioni, dubbi di legittimità nel prisma del principio del *nemo tenetur se detegere*, ovvero sia del *privilege against self-incrimination* sancito dal Quinto Emendamento, che, tuttavia, sono stati oggetto di questioni dichiarate infondate a più riprese dalle corti statali, come nel caso di *Banks v Commonwealth*, 217 Va. 527 (Virginia 1976) o, più di recente, di *State v Alexander*, 124,875 (Kansas Ct. App. Dec. 29, 2023), nonché dalla stessa Corte suprema federale con la sentenza *California v Byers*, 402 U.S. 424 (1971) ove, in estrema sintesi, tali previsioni sono state giudicate immuni da censura in un'ottica di bilanciamento tra la garanzia difensiva del reo e l'interesse alla sicurezza della circolazione, ritenuto dalla Corte prevalente.

A ciò si aggiunga che, in alcuni Stati, come ad esempio la Georgia (vd. il combinato disposto dei §§ 40-6-393 e 40-6-270 del *Georgia Code*) si prevedono delle specifiche ipotesi qualificabili come (utilizzando la terminologia nostrana) reati aggravati dall'evento, che si concretizzano nel caso in cui dall'omissione di soccorso derivino, per l'appunto, morte o lesioni a carico del soggetto precedentemente coinvolto in un sinistro veicolare.

Sebbene, allora, tali figure siano concepite come ipotesi colpose, come del resto attesta il richiamo al *negligent manslaughter*, e, dunque, essendo esse in astratto imperniate su *foreseeability* e *avoidability*, tali elementi, la cui ricorrenza è affidata alla discrezionale valutazione della giuria, si rivelano materiale oltremodo plastico, tanto da poter condurre, nella prassi, a forme di responsabilità oggettiva “occulta”.

Sicché, dal breve quadro che si è appena tratteggiato si può trarre la conclusione per cui tanto in Italia, quanto negli *States*, i legislatori si siano mossi, nel tempo, nella chiara direzione del *law enforcement*, attraverso opzioni punitive che presentano talune, non inconsistenti analogie, anche con riguardo alle criticità che esse sollevano.<sup>106</sup>

105. In argomento, vd. C. CROSBY, *Gross negligent manslaughter by omission*, in *Journal of Criminal Law*, 2018, 2, p. 127 ss.

106. In particolare, sul rapporto di tensione tra previsioni correlate alla fuga ed il principio del *nemo tenetur se detegere*, vd. M.L. MATTHEUDAKIS, *Il guidatore trasgressore semplice, quello collezionista di reati (magari professionista), quello sconsiderato e quello sprovveduto... eventualmente in fuga: anatomia dell'irragionevolezza*, in [www.archiviopenale.it](http://www.archiviopenale.it), 24 febbraio 2017. Sui “residui di responsabilità oggettiva” correlati alla fattispecie codicistica di omissione di soccorso, vd. A. CADOPPI, *Il reato di omissione di soccorso*, Padova, 1993. Su questa controversa figura, vd. anche F. BASILE, *Su alcune questioni controverse intorno all'omissione di soccorso: un reato in cerca d'autore*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2013, 2, p. 643 ss.

#### 4.4. *Le vehicular manslaughter under influence offenses*

In alcuni Stati americani, come l'Alaska, non sono previste norme che disciplinano *ad hoc* il *vehicular manslaughter while intoxicated*, ovvero sia l'omicidio colposo stradale realizzato da un soggetto sotto l'influenza di alcool o sostanze stupefacenti, tanto che tali ipotesi determinano la responsabilità del reo in base alle norme di parte speciale che sanzionano la guida *under influence* nonché alle fattispecie "comuni" di *manslaughter*.

In altre giurisdizioni, come il Kentucky e la Louisiana, il *vehicular manslaughter* è figura che incrimina esclusivamente l'omicidio colposo stradale *while intoxicated*, mentre in altre tale ipotesi costituisce una fattispecie autonoma, più grave rispetto a quella di *vehicular manslaughter* "comune" (o, comunque, delle figure "generali" di omicidio colposo).

Si tratta di *offenses* sanzionate con pene assai severe. Così, ad esempio:

- in Michigan e Texas la pena detentiva è fissata fino ad un massimo di 20 anni di reclusione (vd. § 257.625 dei *Michigan Statutes* ed il § 12.33 del *Texas Penal Code*).
- ai sensi del § 163.149 degli *Oregon Revised Statutes*, la pena per tali ipotesi è quella della reclusione fino a 20 anni, oltre alla pena pecuniaria fino al ragguardevole importo di 375.000 dollari;
- in base al § 14.32.1 dei *Louisiana Revised Statutes*, la pena detentiva oscilla tra un minimo di 3 ed un massimo di 30 anni di reclusione;
- per quanto stabilito dal § 45.5.106 del *Montana Code Annotated* la pena per l'omicidio stradale *under influence* è sanzionata, anche in questo caso, con una pena detentiva fino a 30 anni;
- in Nevada, al ricorrere di alcune circostanze, la pena può consistere, addirittura, nell'ergastolo (vd. § 28-105 dei *Nevada Statutes*).

Si tratta, dunque, di un trattamento assai più rigido rispetto a quello previsto dal codice penale nostrano (ove solo nell'ipotesi plurilesiva di cui all'ultimo comma dell'art. 589-*bis* c.p. è prevista la pena fino a 18 anni di reclusione; negli *States* in questi casi, generalmente, il fatto determina, invece, una pluralità di addebiti ed un cumulo punitivo).<sup>107</sup>

Quanto all'elemento costitutivo dello stato di alterazione, così come in Italia, lo stesso si ritiene dimostrato dall'accusa, generalmente, nel caso di assunzione di bevande alcoliche, con i risultati dei *test* attestanti la positività o, anche in questo caso, attraverso indici sintomatici,<sup>108</sup> mentre per quanto concerne quello di guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, i risultati di laboratorio, di massima, non sono giudicati dalle corti sufficienti a dimostrare l'alterazione, dovendosi l'accertamento tecnico affiancare ad ulteriori elementi di prova.<sup>109</sup>

107. Vd., ad esempio, *State v Dunlop*, 721 P.2d 604 (Alaska 1986).

108. Per quanto concerne il contesto italiano, vd. Corte di Cassazione, Sez. IV, 27 novembre 2019, n. 51151, per cui lo stato di ebbrezza potrebbe essere accertato, con riferimento all'omicidio stradale, anche con il mero ricorso agli indici sintomatici. Su questi temi, in dottrina, vd. E. RECCIA, *La criminalità stradale. Alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Torino, 2014, *passim*.

109. Vd., da ultimo, per quanto riguarda il sistema nostrano, Corte di Cassazione, Sez. IV, 5 ottobre 2022, n. 48632;

In merito al nesso causale, una parte della dottrina italiana ha rimarcato che per le ipotesi di omicidio stradale aggravato dallo stato di alterazione l'addebito dovrebbe essere subordinato all'accertamento del nesso causale tra siffatto stato e l'evento-morte;<sup>110</sup> si tratta di una tesi condivisibile, talora sostenuta anche dalle corti statunitensi – vd., ad esempio, *State v McGill*, 314 N.C. 633, 336 S.E.2d 90 (North Carolina 1985) – anche se, in effetti, risulta ben difficile che la giurisprudenza, a fronte della violazione di regole cautelari generiche e specifiche da parte dell'automobilista, da cui sia derivato l'evento lesivo tipizzato, in costanza di un accertamento (strumentale o meno) dello stato di alterazione, possa giungere a negare il ricorrere dell'aggravante in disamina (o, negli States, delle fattispecie incriminatrici autonome di *vehicular manslaughter while intoxicated*). Sul fronte dell'elemento psichico, invece, occorre rilevare che in alcune giurisdizioni statunitensi (vd. § 1C: 11-5.3 dei *New Jersey Revised Statutes*, e § 18-3-106 dei *Colorado Revised Statutes*) il *vehicular manslaughter while intoxicated* è disciplinato (o interpretato dalle corti) come *strict liability offense*, nel senso che non è richiesta, ai fini dell'integrazione di questa figura, la prevedibilità dell'evento lesivo, essendo sufficiente che dalla guida in stato di alterazione sia derivato il sinistro. Sicché, la logica operativa è quella che sottendeva nel sistema nostrano – prima della rilettura operata in giurisprudenza con la sentenza Corte di Cassazione, Sez. Un., 29 maggio 2009, n. 22676, “Ronci” – ai reati aggravati dall'evento, ove quest'ultimo veniva addebitato, per l'appunto, in maniera oggettiva, sulla linea del *versari*.

In ordine al concorso di reati, poi, si può rilevare che, al netto di eventuali disposizioni compendiate negli statuti, che prevedano espressamente il cumulo della responsabilità per *vehicular manslaughter while intoxicated* e *DUI offenses*, nonché, di converso, di *mandatory joinder provisions*, alla luce del principio espresso dalla Corte suprema federale in *Illinois v Vitale*, 447 U.S. 410 (1980) si dovrebbe ritenere che il *vehicular manslaughter* assorba le *DUI offenses* medesime (che, dunque, dovrebbero essere qualificate come *lesser included*) nel caso in cui la guida in stato di alterazione rappresentasse elemento costitutivo di un autonomo illecito (tenendo conto che, di massima, i legislatori americani, così come quelli dei paesi di *common law*, non impiegano la tecnica normativa delle circostanze).<sup>111</sup>

In senso opposto, però, si è espressa, ad esempio, *People v Cady*, 7 Cal.App.5th 134, 212 Cal. Rptr. 3d 319 (California Ct. App. 2016). Nell'occasione, in particolare, si è affermato che la figura speciale di omicidio colposo s'integrerebbe al mero ricorrere dell'assunzione di sostanze, mentre nelle *DUI offenses* si richiederebbe il superamento di determinate soglie e, comunque, l'incidenza del-

Corte di Cassazione, Sez. IV, 14 luglio 2024, n. 31190: “in tema di omicidio stradale, l'esito positivo dell'accertamento compiuto sui campioni biologici del conducente (nella specie, l'analisi delle urine) non è sufficiente a dimostrare l'attualità dello stato di alterazione, dovendo questo essere riscontrato da dati sintomatici della pregressa assunzione di sostanza drogante, rilevati al momento del fatto”.

110. A. MENGHINI, *L'omicidio stradale*, op. cit., p. 61.

111. Sulla peculiarità dell'esperienza nostrana, vd. A. MELCHIONDA, *Le circostanze del reato, origine, sviluppo e prospettive di una controversa categoria penalistica*, Padova, 2000. Sul ruolo delle circostanze nella fase di sentencing nel sistema inglese, vd., nella letteratura italiana, I. MERENDA, *Le circostanze del reato tra prevenzione generale e speciale*, Torino, 2022, p. 85 ss.

l'assunzione di alcool e stupefacenti sulle capacità di guida, elementi, quest'ultimi, non richiesti dal *vehicular manslaughter* associato alla DUI, tanto da giustificare, *in thesi*, il cumulo.

Quella appena descritta, però, costituisce soluzione di correttezza alquanto opinabile, per una serie di ragioni concorrenti, ovverosia in quanto:

- la *lesser included offense doctrine* si fonda anche su criteri valoriali e, in effetti, il *vehicular manslaughter while intoxicated* sembra assorbire l'intero disvalore del fatto;
- in difetto di previsioni *ad hoc*, regolanti il cumulo, la *rule of lenity* dovrebbe indurre alla soluzione più favorevole al reo;
- con diversi pronunciamenti – vd., tra le più recenti, *State v Paulson*, 501 P.3d 873 (Idaho 2022) – alcune corti superiori statunitensi hanno precisato come la fattispecie di *vehicular homicide under influence* si potrebbe sostanziare solo laddove lo stato di alterazione rappresentasse un fattore produttivo, unitamente ad altre violazioni di regole cautelari, dell'evento-morte;
- il *multiple charge*, tenendo conto delle pene previste per la particolare fattispecie di omicidio, determina delle soluzioni in forte tensione con il principio di proporzionalità.

#### 4.5. Quando il rischio determina l'addebito a titolo di dolo

Si deve rilevare, inoltre, che la guida in stato di alterazione rappresenta un elemento che si pone su confini alquanto scivolosi tra responsabilità colposa (*manslaughter*) e dolosa (*murder*), attesa la forte capacità attrattiva di quello che, impiegando la nomenclatura nostrana, può essere indicato come dolo eventuale che, nella gran parte degli ordinamenti americani, è associato alla figura del *murder of second degree*.

In proposito, si può osservare che la suddivisione “per gradi” del *murder* (omicidio volontario) non è propria del *common law* essendo essa, invece, frutto dell'invenzione dei legislatori americani (primo tra tutti, nell'ultimo quarto del '700, quello della Pennsylvania). Le diverse figure sono accumulate dal dolo ma l'omicidio di primo grado, per il quale talora è prevista la *death penalty*, si distingue per via del ricorrere della premeditazione o di altre, particolari circostanze, tra cui può figurare quella in cui l'omicidio risultasse il prodotto, non voluto dal soggetto agente, di una condotta finalizzata alla realizzazione di un altro, grave illecito penale (*id est*, in casi di reato aberrante).

Sulle origini della disciplina del *murder* e sul correlato concetto di *malice aforethought*, si è soffermata, ormai un secolo e mezzo orsono, l'autorevole opera monografica di Francis Wharton, *A treatise on laws of homicide in the United States*, pubblicata a Philadelphia nel 1875; secondo questo illustre studioso, “*murder, as usually defined, is where a person of sound memory and discretion unlawfully kills any reasonable creature in being, in the peace of the commonwealth, with malice aforethought, either express or implied*” (p. 1).

Quanto al concetto di malice, Wharton rilevò: “*malice may be defined as evil intent; and may, for the purposes of this treatise, be regarded as convertible with dolus. Dolus, indeed, includes the idea of fraud, which in our present legal use is not expressed by malice; but so far as concerns injuries*

*effected by force, dolus expresses whatever we are accustomed to include under the term malice. A wound, which by our law would not be regarded as malicious, would not by the Roman law be regarded as caused by dolus. A wound to whose author the Roman law does not impute dolus, would not be regarded by our law as malicious. Between dolus and culpa the line is drawn in the Roman law in the same way as in our own law, the line between malice and negligence. There is, however, this difference between the two jurisprudences to dolus, as a psychological study, the Roman jurists devoted great attention; to malice, as a psychological study, our jurists have given but little attention, contenting themselves with dealing curtly with the subject in the concrete” (p. 10).*

Talché, assimilata la *malice* al dolo<sup>112</sup> (e, correlativamente, la *negligence* alla colpa), l'Autore segnalò come il concetto di *malice* fosse già *illo tempore* evoluto rispetto al *common law* inglese, ove suddetto termine stava ad indicare un'azione non solo dolosa, ma accompagnata da altre circostanze, indicative della particolare riprovevolezza della condotta e/o dell'animo stesso del reo (p. 18-19). Sostenendo che il termine *aforethought* (letteralmente tradotto: “deliberata”) dovesse ritenersi una mera duplicazione del concetto di malice, Wharton rilevò, in ordine alla differenza tra *malice express* e *implied*: “ricorre malizia espressa quando una persona uccide un'altra con una mente fredda e calma e in base ad un disegno preconstituito. Quest'ultimo elemento può essere evidenziato da circostanze esterne, che rivelano l'intenzione interiore, come nel caso di un agguato, di precedenti minacce, di rancori già covati e della presenza di orditi per arrecare danno alla vittima. La malizia implicita, invece, si sostanzia in qualsiasi atto deliberato, commesso da una persona ai danni di un'altra, per quanto esso sia improvviso, senza che occorra provocazione” (p. 24).

Si tratta di concetti ancor oggi accolti dalla dottrina e dalla giurisprudenza e, in taluni casi (come, ad esempio, nei §§ 200.010, 200.020 e 200.030 dei *Nevada Revised Statutes*), codificati dai legislatori statunitensi.

Lo studioso, inoltre, riconducendo il concetto di *dolus eventualis* di matrice europea alla *malice* (p. 17, 37), osservò come tale elemento psichico fosse in qualche modo correlato alla *awareness of the risk*, senza però approfondire questo elemento che, invero, divenne oggetto di riflessioni più mature solo nel XX secolo, allorquando esso divenne spartiacque tra *recklessness* e *negligence* e, nel contempo, critico elemento in comune tra *recklessness* e intent (dolo).<sup>113</sup>

Proprio l'omicidio stradale in stato di alterazione ha rappresentato, allora, un formidabile banco di prova per la definizione delle categorie penalistiche da ultimo richiamate, ossia tra la *malice implied*-dolo eventuale e la *recklessness* (in termini di “colpa cosciente” o, meglio, “con previsione”, del rischio e dell'evento lesivo che ne consegue)<sup>114</sup>.

112. Su questo passaggio, nella letteratura nostrana, vd. S. RAFFAELE, *Essenza e confini del dolo*, Milano, 2018, p. 396.

113. vVd. F.X. SHEN E ALT., *Sorting guilty minds*, in *New York University Law Review*, 2011, 86, p. 1306 ss.

114. Su questo opportuno distinguo, vd. E. MEZZETTI, *Diritto penale. Dottrina, casi e materiali*, Bologna, 2023, p. 405.

Siffatta differenza, chiaramente, non è di poca importanza, atteso l'enorme divario sanzionatorio tra le due diverse ipotesi.<sup>115</sup>

Il *leading case*, in quest'ambito, è quello deciso dalla Corte suprema della California in *People v Watson*, 30 Cal.3d 290, 179 Cal. Rptr. 43, 637 P.2d 279 (California 1981).

La Corte, in particolare, così ha riassunto la vicenda e lo svolgimento del processo: *“l'imputato è stato accusato sia di omicidio di secondo grado sia di vehicular manslaughter. L'interessato sostiene che i fatti evidenziano, al massimo, una grave negligenza punibile ai sensi della disposizione oggetto della seconda contestazione. Dobbiamo concludere, però, che i fatti supportano la tesi per cui ricorre l'implied malice che giustifica l'accusa per murder. Le circostanze del reato, come emerse dall'esame preliminare, sono le seguenti: tra la tarda notte e le prime ore del mattino tra il 2 ed il 3 gennaio 1979, l'imputato, Robert Watson, ha consumato grandi quantità di birra in un bar. Circa un'ora e mezza dopo aver lasciato il locale, l'imputato ha attraversato un semaforo rosso su una strada cittadina ed è riuscito ad evitare una collisione con un'altra auto solo slittando e fermandosi nel mezzo di un incrocio. Dopo tale episodio, l'imputato è partito ad alta velocità, si è avvicinato a un altro incrocio e, sebbene abbia nuovamente frenato, ha colpito un'altra auto. Tre passeggeri che occupavano tale ultimo veicolo sono stati sbalzati fuori dall'abitacolo e il conducente unitamente alla sua figlia di sei anni sono morti. L'imputato ha lasciato 112 piedi (circa 34 metri) di segni di slittamento prima dell'impatto e altri 180 piedi (circa 55 metri) di segni di slittamento fino al punto di arresto del veicolo. Il limite di velocità applicabile sulla scena dell'incidente era di 35 miglia orarie (circa 56 km/h). Un esperto, basandosi sui segni di slittamento e altre prove fisiche, ha stimato che la velocità dell'imputato immediatamente prima di frenare fosse pari a 84 miglia orarie (circa 135 km/h). Al momento dell'impatto, si è concluso che la velocità del veicolo del defendant era di circa 70 miglia orarie. Il testimone oculare ha dichiarato che l'auto dell'imputato lo ha superato molto velocemente poco prima della collisione. Secondo detto teste, l'imputato ha sbandato dalla corsia lenta alla corsia veloce, ha frenato all'improvviso ed è sbandato nell'incrocio e, quindi, ha colpito l'altro veicolo. Il tasso alcolico nel sangue dell'imputato, mezz'ora dopo la collisione, era dello 0,23 percento, più del doppio della percentuale necessaria per stabilire che fosse legalmente in stato di ebbrezza. La mozione dell'imputato, volta a respingere il capo d'imputazione per murder, è stata accolta dalla corte precedentemente adita, e lo Stato ha proposto impugnazione”*.

La Corte, allora, ha rilevato, in linea generale, che *“se i fatti che circondano il reato supportano una conclusione di malizia implicita, può essere formulata l'accusa di omicidio di secondo grado; se i fatti dimostrano solo negligenza, può essere sostenuta un'accusa di omicidio colposo veicolare. Poiché la condotta dell'imputato in questo caso, da un punto di vista dell'uomo ragionevole, ha dimostrato sconsideratezza e un consapevole disprezzo per la vita, ciò supporta l'affermazione del dolo. D'altro canto, la malizia è implicita quando una persona, sapendo che la sua condotta mette*

115. Per un quadro completo, *State by State*, vd. il rapporto *Penalties for drunk driving vehicular homicide*, redatto da MADD e reperibile sul sito web dell'Associazione.

*in pericolo la vita di un'altra, agisce comunque, con consapevole disprezzo per la vita. La implied malice contempla una consapevolezza soggettiva di un grado di rischio più elevato rispetto a forme gravi di colpa. Il dolo presuppone, a differenza della negligenza, che l'imputato abbia effettivamente apprezzato il rischio".*

Si è, inoltre, soggiunto: *"il comportamento di chi consuma volontariamente bevande alcoliche fino al punto di ubriacarsi, sapendo che in seguito dovrà guidare un veicolo a motore, combinando così facoltà fisiche e mentali fortemente compromesse a dispetto della necessità di governare un mezzo capace di grande forza e velocità, può ragionevolmente essere ritenuto tale da dimostrare un consapevole disprezzo per la sicurezza altrui. L'imputato ha guidato a velocità molto elevate per le strade cittadine, un atto altamente rischioso. L'imputato è quasi entrato in collisione con un veicolo dopo essere passato con il semaforo rosso. In seguito, ha ripreso la sua velocità eccessiva prima di scontrarsi con l'auto delle vittime, tentando di nuovo tardivamente di frenare la sua auto prima della collisione (come dimostrato dalle ampie tracce di slittamento prima e dopo l'impatto); il che suggerisce un'effettiva consapevolezza del grande rischio di danno che aveva creato. Nel complesso, questi fatti supportano ragionevolmente e prontamente una conclusione secondo cui l'imputato ha agito in modo sconsiderato e con un consapevole disprezzo per la vita umana".*

Talché, in sostanza, la Corte ha affermato come il dolo si sostanzierebbe al ricorrere della consapevolezza da parte del reo del rischio di lesione, nonché dell'elevata probabilità di verificazione dell'evento lesivo.<sup>116</sup> Si tratta, allora, di tendenze interpretative che dovrebbero essere oggetto di una profonda rimediazione da parte della giurisprudenza, poiché esse finiscono con lo snaturare la natura del dolo/*intent*, con l'alimentare l'imprevedibilità delle decisioni giudiziarie e con lo sfociare, talora, in soluzioni in forte tensione con il principio di proporzionalità che, invece, rappresenta un parametro indefettibile per tutti gli ordinamenti penali moderni.

Quanto all'Italia, il problema della definizione del dolo eventuale ha formato oggetto, nel tempo, di una davvero sterminata letteratura. Come risaputo, però, una svolta è stata segnata dalla sentenza delle Sezioni Unite sul caso Thyssenkrupp (Corte di Cassazione, Sez. Un., 24 aprile 2014, n. 38343, "Espanhahn") che, al fine di rin vigorire il concetto di dolo, ha declinato una serie di indicatori, tra i quali spicca la c.d. "prima formula di Frank" che, si potrebbe osservare non senza una qualche approssimazione, ha determinato il passaggio ermeneutico dall'accettazione del rischio all'accettazione dell'evento.<sup>117</sup>

116. Per un ampio commento (adesivo) alla pronuncia, vd. M.S. LEVIN, *People v. Watson: drunk driving homicide. Murder or enhanced manslaughter*, in *California Law Review*, 1983, 3, p. 1298 ss.

117. Sulla (prima) formula di Frank, vd., *ex multis*, G. GENTILE, "Se io avessi previsto tutto questo". *Riflessioni storico-dogmatiche sulle formule di Frank*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 30 ottobre 2013; L. EUSEBI, *Formula di Frank e dolo eventuale*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2015, 2, p. 623 ss.; M. ROMANO, *Dolo eventuale e Corte di cassazione a Sezioni Unite: per una rivisitazione della c.d. accettazione del rischio*, *loc. cit.*, p. 559 ss.

È pure ben noto che prima della decisione delle Sezioni Unite, la giurisprudenza, a partire dai primi anni del XXI secolo, si era soffermata a più riprese sui rapporti tra dolo eventuale ed omicidio stradale. In alcune occasioni, in particolare, la Cassazione aveva rilevato come la mera previsione ed accettazione del rischio di verificazione di eventi lesivi a carico di terzi, correlati alla “guida spericolata”, non potesse importare la responsabilità dolosa,<sup>118</sup> mentre in altri siffatti elementi (ossia previsione/accettazione del rischio) erano stati ritenuti l’essenza stessa del *dolus eventualis*.<sup>119</sup>

Ciò, per il vero, attraverso l’uso estemporaneo di formule alquanto ambigue, risultando ricorrente il riferimento a concetti quali “possibilità”, “probabilità”, “significativa probabilità”, “evento concretamente verificabile”, “prezzo da pagare”, “evento collaterale”, “agire anche a costo di provocare l’evento”, e così via, che, in effetti, avevano alimentato una grave incertezza circa i paradigmi fruibili dall’interprete.

A valle della pronuncia delle Sezioni Unite “Thyssenkrupp”, la Cassazione ha avuto modo di occuparsi nuovamente dei rapporti tra dolo eventuale ed omicidio stradale. Così, con la sentenza Corte di Cassazione, Sez. I, 26 marzo 2015, n. 37606, la suprema Corte ha scrutinato il ricorso spiegato da un imputato che, nelle fasi di merito, era stato condannato per omicidio volontario, per aver condotto, in stato di ebbrezza, un veicolo di grossa cilindrata ad alta velocità e contromano, al fine di sfuggire all’inseguimento delle forze dell’ordine, andando ad investire, nonostante un tentativo di evitare l’impatto, un malcapitato pedone, deceduto sul colpo.

La Corte, allora, nel rigettare il motivo del ricorso con cui si era lamentata la scorretta qualificazione giuridica del fatto che, ad avviso dell’interessato avrebbe dovuto essere inquadrato nell’alveo dell’omicidio colposo, ha rilevato che: *“giòva rammentare che il dolo eventuale, figura di giurisprudenziale conio, si individua, secondo tralaticia definizione, quando l’agente, rappresentandosi l’eventualità dell’evento più grave, non avrebbe agito diversamente anche se di esso avesse avuto la certezza. Trattasi di atteggiamenti psicologici che, secondo tradizionale lezione giurisprudenziale, vanno ricostruiti affidandosi agli elementi sintomatici evidenziati dal comportamento del soggetto, riconoscendo significato dirimente al rapporto tra lo scopo principale perseguito e l’evento diverso realizzato”*.

Sulla base di tali assunti, richiamato il precedente delle Sezioni Unite e gli indicatori ivi elaborati, la Corte, allora, ha ritenuto la sentenza immune da censure in ragione di: *“il grado di difformità della condotta dell’imputato da quella imposta dal codice della strada per i veicoli marcianti in centro abitato e la velocità del mezzo; la durata della condotta illegittima e la replica delle violazioni alle regole autostradali, notevole e diffusa; subito dopo l’investimento mortale l’imputato tentò la fuga senza alcuna preoccupazione circa le sorti della vittima; lo scopo della sconsiderata fuga in*

118. Vd. Corte di Cassazione, Sez. IV, 10 febbraio 2009, n. 13083; Corte di Cassazione, Sez. IV, 18 febbraio 2010, n. 11222; Corte di Cassazione, Sez. IV, 3 luglio 2012, n. 39898.

119. Vd. Corte di Cassazione, Sez. I, 1 aprile 2008, n. 18867; Corte di Cassazione, Sez. I, 1 febbraio 2011, n. 10411; Corte di Cassazione, Sez. V, 27 settembre 2012, n. 42973.

*auto ossia la volontà di sottrarsi alle conseguenze della guida imprudente e della ubriachezza verificabile da parte delle forze dell'ordine: il ritiro della patente, il sequestro del mezzo, la perdita del permesso di soggiorno; la probabilità di un incidente grave come conseguenza della guida sconsiderata è stata logicamente ritenuta, dai giudici di merito, molto elevata; evidente è il contesto illecito in cui si è svolta la vicenda; ancora coerentemente con le regole della logica hanno i giudici di merito ritenuto provato che l'imputato, anche prevedendo la possibilità di incidenti mortali conseguenti alla sua guida sconsiderata, ha continuato nella condotta".*

Con la successiva sentenza Corte di Cassazione, Sez. I, 26 giugno 2017, n. 43574, la Corte ha affrontato nuovamente un ricorso avverso una sentenza di condanna per omicidio volontario determinato da guida spericolata. Così la Cassazione, in particolare, ha riassunto la vicenda che sottendeva al processo: *"l'imputata, in stato di ebbrezza alcolica e sotto l'effetto di stupefacenti, alla guida di una autovettura, percorrendo a forte velocità in senso contrario di marcia la superstrada Milano-Meda, dopo avere imboccato contromano la rampa d'accesso dell'autostrada A4 e proseguito sempre in contromano sullo svincolo del raccordo A4 Cormano-Bresso, ignorando i segnali di pericolo giungenti dagli altri automobilisti, rendendosi inottemperante all'ordine di fermarsi intimatole da una volante della polizia stradale che a tal fine di era posizionata al centro della carreggiata venendo speronata, procedendo, quindi, a fari spenti ed entrando, infine, in collisione con un'autovettura che sopraggiungeva in senso opposto, ha cagionato la morte del conducente della suddetta auto".*

Sicché il rigetto del ricorso, in quanto *"nelle specifiche circostanze fattuali accertate dai giudici di merito, la deliberata condotta dell'imputata rende palese che costei non ha soltanto agito imprudentemente, guidando a elevata velocità di notte, a fari spenti, contromano, senza patente e ubriaca, un'auto potente, ma ha portato alle estreme conseguenze una condotta perseguita e voluta, come dimostrato dall'abilità con cui ha evitato gli ostacoli che si frapponevano al suo procedere, spegnendo le luci, usando il telefono, del tutto incurante degli altri utenti della strada. Ha posto in essere comportamenti significativi di una volontà pervicacemente sorretta dall'intenzione di andare fino in fondo, con sprezzo per le regole, quindi, a costo di provocare ciò che in effetti si è verificato".* Con la più recente Corte di Cassazione, Sez. V, 6 giugno 2023, n. 32281, invece, la Corte ha annullato la sentenza di condanna di un imputato per lesioni volontarie, in costanza di dolo eventuale, per aver ingaggiato, a seguito di un diverbio, un inseguimento di un ciclomotore, nel corso del quale il conducente di quest'ultimo veicolo aveva perso il controllo del mezzo rovinando a terra e riportando ferite gravissime.

Ciò rilevando: *"che la colpa cosciente è configurabile nel caso in cui l'agente abbia previsto in concreto che la sua condotta poteva cagionare l'evento, ma abbia agito con il convincimento di poterlo evitare. L'imputato era mosso dall'intento di raggiungere il suo avversario, costringerlo a fermarsi, e riprendere la colluttazione per avere la possibilità di una rivincita. Tanto ha fatto tenendo una condotta imprudente sotto plurimi profili. L'indagine sull'elemento soggettivo, da parte della Corte di appello, si arresta però all'elemento rappresentativo, mentre quello volitivo, che caratterizza precipuamente il dolo eventuale, ravvisato dai giudici di merito, risulta affidato a una motivazione*

*che si rivela assertiva, astratta e congetturale, non avendo, la sentenza impugnata, spiegato con sufficiente e chiaro percorso argomentativo, ispirato alle coordinate ermeneutiche segnate dalla giurisprudenza di legittimità, sulla base di quali elementi fattuali abbia ritenuto acclarata l'accettazione del rischio, che connota il dolo eventuale, e che deve avere riguardo necessariamente all'evento lesivo cagionato, giacché il dolo eventuale non implica la necessaria accettazione di una situazione rischiosa, ma l'accettazione di un evento definito che deve trovare il suo presupposto in una valutazione che mette in conto, dopo appropriata ponderazione, l'evento medesimo come eventuale prezzo da pagare”.*

Sicché, nel complesso, si può rilevare come, in effetti, a valle della pronuncia delle Sezioni Unite, la giurisprudenza tenda a valorizzare, più che in passato, il peso dell'elemento volitivo del dolo, giungendo all'ascrizione dell'omicidio (o del delitto di lesione) volontario solo in casi eccezionali; ciò sebbene il rischio di deviazioni rispetto a tale impostazioni, con la trasmutazione di forme di colpa particolarmente grave in dolo, sia piuttosto tangibile, in un contesto ormai da tempo connotato da ansia securitaria, alimentata spesso dai *media*, tale da poter determinare la flessibilizzazione della categorie penalistiche di riferimento.<sup>120</sup>

## 5. Cenni alla questione della responsabilità da circolazione di veicoli a guida autonoma

Una delle questioni di maggior rilievo nel settore in disamina è rappresentata dalla responsabilità da circolazione di veicoli a guida assistita e di quelli *self-driving* (ossia a guida pienamente autonoma), che è divenuta oggetto di ampio dibattito in tutto il mondo.<sup>121</sup>

Dal punto di vista definitorio, l'automazione dei veicoli circolanti su strada segue la accreditata classificazione elaborata dalla *Society of Automotive Engineers* (in acronimo, “SAE”), secondo lo schema di seguito riportato.

120. Su questo argomento, vd. anche A. MENGHINI, *L'omicidio stradale*, op. cit., p. 11 ss.

121. Per un'analisi approfondita, vd. S. SCAGLIARINI (a cura di), *Smart roads e driverless cars: tra diritto, tecnologie, etica pubblica*, Torino, 2019; D. CERINI, A. PISANI TEDESCO (a cura di), *Smart mobility, smart cars e intelligenza artificiale: responsabilità e prospettive*, Torino, 2020; G. CALABRESI, E. AL MUREDEN, *Driverless cars. Intelligenza artificiale e futuro della mobilità*, Bologna, 2021. Nella letteratura di lingua inglese, vd. S.I. SCHWARTZ, K. KELLY, *No one at the wheel: driverless cars and the road of the future*, New York, 2018; J.E. HUMMER, *Driverless America: what will happen when most of us choose automated vehicles*, Wallendale, 2020; C. WOLMAR, *Driverless cars: on a road to nowhere*, London, 2020; S. VAN UYTSEL, D. VASCONCELLOS VARGAS (a cura di), *Autonomous vehicles: business, technology and law*, Singapore, 2021.

Livello di automazione	Caratteristiche del veicolo
0	Nessuno strumento di automazione
1	Il sistema di automazione consta in ausili alla guida come il <i>cruise control</i> adattivo, i controlli elettronici di stabilità del veicolo (ESC), il supporto dinamico di frenata, i sistemi di mantenimento della corsia di marcia. <sup>122</sup>
2	Il sistema consente al guidatore di cedere il controllo di alcune funzioni in situazioni limitate. Il conducente deve, tuttavia, sorvegliare permanentemente il sistema ed essere in condizione di riprendere immediatamente il controllo del mezzo in qualsiasi momento.
3	Il guidatore può cedere al sistema il pieno controllo delle funzioni critiche di sicurezza, ma solo con riferimento a specifiche condizioni di traffico e ambientali. Il conducente deve, tuttavia, sorvegliare permanentemente il sistema ed essere in condizione di riprendere immediatamente il controllo del mezzo in qualsiasi momento.
4	Il veicolo è in grado di svolgere, su richiesta del conducente, tutte le funzioni critiche di sicurezza e di monitorare costantemente le condizioni della strada per l'intero viaggio, ma non in condizioni meteo estreme. In taluni casi il veicolo è in grado di muoversi anche senza la presenza di un conducente a bordo.
5	La tecnologia prevede che il possessore del veicolo si limiti ad indicare al sistema la destinazione, senza altro intervento in tutte le casistiche possibili.

Da molte parti l'avvento delle nuove tecnologie è acclamato come una vera e propria rivoluzione epocale, in grado di produrre una serie di benefici, dall'abbattimento delle emissioni inquinanti sino alla forte riduzione del numero dei sinistri atteso che, come si è avuto modo di accennare, la stragrande maggioranza di essi, attualmente, è riconducibile proprio all'errore umano imputabile al conducente.<sup>123</sup>

122. Il *cruise control* venne introdotto, originariamente, nel 1957 dalla Chrysler e fu il frutto dell'invenzione del 1945 dell'ingegnere Ralph Teetor, che era non vedente. Si tratta di un sistema che consente al conducente di preimpostare la velocità di crociera, dopodiché il sistema agisce in base alla scelta selezionata. Il *cruise control* adattivo ne costituisce l'evoluzione. Esso, in aggiunta al *cruise control*, regola in modo automatico la velocità del veicolo in modo tale da garantire la distanza di sicurezza, con l'impiego di un radar. Le forme di automazione (*Advanced Driver Assistance Systems – ADAS*) che sono già divenute obbligatorie in Europa (per l'omologazione dei veicoli dal 2022 e per le prime immatricolazioni dal luglio del 2024), per l'effetto del Regolamento (UE) 2019/2144 del 27 novembre 2019, oltre alla *intelligent speed assistance*, sono: la scatola nera, che registra la dinamica degli incidenti; l'*alcolock*, che impedisce l'avvio del motore laddove venisse rilevato il superamento del tasso alcolemico da parte del conducente; l'*emergency lane keeping assist*, che mantiene il veicolo all'interno della corsia di marcia; l'*autonomous emergency braking*, che prevede la frenata automatica di emergenza; il *driver monitor system*, che rileva l'eventuale stanchezza del conducente, avvisandolo.

123. Vd. K. FUNKHOUSER, *Paving the road ahead: autonomous vehicles, products liability, and the need for a new approach*, in *Utah Law Review*, 2013, 2, p. 437 ss.; A. THIERER, R. HAGEMANN, *Removing roadblocks to intelligent vehicles and driverless cars*, in *Wake Forest Journal of Law and Policy*, 2015, 1, p. 339 ss.; K. HANNA, *Old*

In ogni caso, si prevede che dovranno trascorrere molti anni ancora prima che veicoli altamente o completamente autonomi saranno disponibili sul mercato e, soprattutto, venduti a prezzi accessibili, in maniera tale da consentire un graduale rinnovamento del parco veicoli circolante.<sup>124</sup> Ad ogni modo, la prospettiva futura solleva problematiche di non poco momento, poiché essa, al netto dei dubbi che risiedono nel livello di sicurezza della circolazione attualmente effettivamente garantito dalla tecnologia,<sup>125</sup> pone in discussione il tradizionale approccio alla responsabilità da circolazione stradale, che è focalizzata sulla figura del conducente, mentre invece i veicoli a guida autonoma (*autonomous vehicles*, in sigla “AV”) ne colloca in primo piano altre, ovverosia quella del produttore dei veicoli e dell’*hardware*, dei programmatori dei *software*, dei soggetti competenti a rilasciare le autorizzazioni amministrative, dei gestori delle infrastrutture necessarie al corretto funzionamento del sistema di automazione, nonché della rete di vendita e di distribuzione dei veicoli stessi e dei soggetti, comunque, obbligati a fornire al pubblico le informazioni necessarie all’utilizzo in sicurezza dei mezzi di trasporto.<sup>126</sup>

Si tratta, allora, di prospettive che debbono raffrontarsi, innanzitutto, con le categorie della *product liability* (latamente intese) e, in particolare, con la responsabilità civile derivante dal vizio di fabbricazione, dai difetti di progettazione e dal *deficit* informativo, e, lato penale, con istituti che sono frutto di una lunga elaborazione ma che, nel contempo, potrebbero rilevarsi non pienamente adattabili, mentre sulla sponda del processo le difficoltà di individuazione della responsabilità potrebbero generare delle indesiderabili nicchie d’impunità.

*laws, new tricks: drunk driving and autonomous vehicles*, in *Jurimetrics*, 2015, 1, p. 200 ss.; B.I. SCHIMELMAN, *How to train a criminal: making a fully autonomous vehicles safe for humans*, in *Connecticut Law Review*, 2016, 2, p. 351 ss.; E.R. TEOH, D.G. KIDD, *Rage against the machine? Google’s self-driving cars versus human drivers*, in *Journal of Safety Research*, 2017, 1, p. 57 ss.; J.B. WOODS, *Vehicles and police de-escalation*, in *Northwest University Law Review*, 2019, 1, p. 74 ss.; M.M. MAYER E ALT., *Humans, machines, and double standards? The moral evaluation of the actions of autonomous vehicles, anthropomorphized autonomous vehicles, and human drivers in road-accident dilemmas*, in *Frontiers in Psychology*, 2023, 1, p. 1 ss.; W. JIE ALT., *Traffic accidents of autonomous vehicles based on knowledge mapping*, in *Journal of Traffic and Transportation Engineering*, 2023, 6, p. 1062 ss.; D. ALMASKATI E ALT., *Investigating the impacts of autonomous vehicles on crash severity and traffic safety*, in *Frontiers in Built Environment*, 2024, 3, p. 1 ss.

124. Sulla necessità di fornire adeguate informazioni ai consumatori in ordine agli elevati costi di “gestione” che dovranno essere sostenuti dai proprietari dei *self-driving vehicles*, vd. M. WILLIAMS, *Steering consumers toward driverless vehicles: a federal rebate program as a catalyst for early technology adoption*, in *Michigan Telecommunications & Technology Law Review*, 2017, 2, p. 327 ss.

125. Vd. H. SURDEN, M.A. WILLIAMS, *Technological opacity, predictability, and self-driving cars*, in *Cardozo Law Review*, 2016, 1, p. 121 ss.

126. Sullo “smarrimento” nell’approccio alla *tort liability* derivante dall’innovazione tecnologica in questo settore, vd. G.E. MARCHANT, R.A. LINDOR, *The coming collision between autonomous vehicles and the liability system*, in *Santa Clara Law Review*, 2012, 4, p. 1321 ss. Sulla “catena di responsabilità” vd. anche L. PICOTTI, *Profili di responsabilità penale per la circolazione di veicoli a guida autonoma*, in M. CATENACCI, V.N. D’ASCOLA, R. RAMPIONI (a cura di), *Studi in onore di Antonio Fiorella*, I, Roma, 2021, p. 813 ss., nonché, in precedenza, G. HALLEVY, *Unmanned Vehicles. Subordinatio to criminal law under the modern concept of criminal liability*, in *Journal of Law, Information and Science*, 2012, 1, p. 200 ss.

Non possono trascurarsi, altresì, i pericoli che connotano il sistema integrato che, per garantire la funzionalità di veicoli ad alta automazione, presuppone (oltre che un flusso di *input* e *output* sul quale potrebbero innestarsi condotte finalizzate ad abusare dei sistemi al fine di realizzare i più disparati illeciti)<sup>127</sup> la circolazione ed il trattamento di dati che attengono al singolo e che sono destinati a confluire e ad essere trasferiti ed impiegati in una logica di rete, tanto da sollevare questioni sul terreno della tutela della *privacy*.<sup>128</sup>

Si è dinnanzi a temi di notevole ampiezza, che non possono essere affrontati *ex professo* in questa sede; ci si limiterà, dunque, a sviluppare brevi cenni, focalizzando l'attenzione sugli aspetti che attengono alla responsabilità colposa correlata alla sicurezza della circolazione su strada dei *new generation vehicles*.

### 5.1. Lo stato attuale dell'evoluzione tecnologica ed il quadro regolatorio

La pandemia di COVID-19 ha rallentato lo sviluppo della tecnologia, per via della crisi che ha colpito le case automobilistiche anche se, dal 2021 al 2023, si sono registrati taluni progressi e, nel corrente anno, alcuni produttori hanno annunciato massicci investimenti nel settore. Al momento, in ogni caso, la tecnologia che risulta perfezionata è quella di *third level* della scala SAE.

127. Vd. G. GURNEY, *Driving into the unknown: examining the crossroads of criminal law and autonomous vehicles*, in *Wake Forest Journal of Law & Policy*, 2015, 2, p. 393 ss.; C. WING, *Better keep Your hands on the wheel in that autonomous car: examining society's need to navigate the cybersecurity roadblocks for intelligent vehicles*, in *Hofstra Law Review*, 2016, 2, p. 707 ss.; S.L. WENZEL, *Not even remotely liable: smart car hacking liability*, in *University of Illinois Journal of Law and Technology*, 2017, 1, p. 49 ss.; L. ALLISON, *You can't hack this: the regulatory future of cybersecurity in automobiles*, in *Journal of Technologies Law and Policy*, 2016, 1, p. 15 ss.; R.J. DUPLECHIN, *The emerging intersection of products liability, cybersecurity and autonomous vehicles*, in *Tennessee Law Review*, 2018, 3, p. 804 ss.; J.A. LEWIS, *National security implications of leadership in autonomous vehicles*, in *Center for Strategic and International Studies*, 2021, p. 1 ss.; D. WISHART, S. WEAVER, A. APULI, *Autonomous vehicles: What are your intentions?*, in *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2023, 3, p. 450 ss.

128. Su questo argomento, vd. M.C. GAETA, *La protezione dei dati personali nell'internet of things: l'esempio dei veicoli autonomi*, in *Resp. Civ. Prev.*, 2018, 1, p. 147 ss. e ID., *The regulation of certain aspects of autonomous driving in the Italian legal system*, in *European Journal of Privacy Law & Technologies*, 2022, 1, p. 263 ss. Nella letteratura statunitense, solo per citare alcuni tra i contributi più significativi, vd. D.J. GLANCY, *Privacy in autonomous vehicles*, in *Santa Clara Law Review*, 2012, 4, p. 1171 ss.; A. JONES, *Autonomous Cars: navigating the patchwork of data privacy laws that could impact the industry*, in *Catholic University Journal of Law and Technology*, 2017, 1, p. 180 ss.; B.L. BOLLINGER, *The security and privacy in your car act: will it actually protect you?*, in *North Carolina Journal of Law & technology*, 2017, 1, p. 214 ss.; P.J. PEARAH, *Opening the door to self-driving cars: how will this change the rules of the road?*, in *High Technologies Law*, 2017, 1, p. 38 ss.; S. BOLLMAN, *Autonomous vehicles: a future fast approaching with no one behind the wheel*, in *Journal of Technologies Law and Policy*, 2020, 1, p. 1 ss.; M.L. KUBICA, *Autonomous vehicles and liability law*, in *The American Journal of Comparative Law*, 2022, supp. I, p. 39 ss.

Quanto alla normativa, negli *States*, la competenza in ordine alle autorizzazioni amministrative alla sperimentazione su strada dei veicoli a guida autonoma nonché alla loro immissione nel mercato è oggetto di un acceso dibattito, poiché a fronte delle rivendicazioni delle prerogative dei singoli Stati federati (mosse dall'esigenza di determinare a livello locale le regole di sicurezza sulla circolazione e, nel contempo, le strategie di politica economica) si avverte l'esigenza di un quadro normativo omogeneo, fissato a livello federale, onde consentire lo sviluppo tecnologico e la diffusione dei nuovi mezzi di trasporto, altrimenti fortemente condizionati da "barriere" alla circolazione tra Stato e Stato.

In questo quadro, *NHTSA*, agenzia federale, è intervenuta a più riprese nel settore:

- attraverso la *Federal automated vehicles policy*, pubblicando nel 2016 il documento *Automated driving systems: a vision for safety*, che prevede delle norme minime di sicurezza (ossia delle *best practices*);
- elaborando, nel 2020, il provvedimento *Automated vehicle transparency and engagement for safe testing*, che ha istituito un *data base* finalizzato a raccogliere informazioni sui test condotti sui sistemi di guida automatizzata/autonoma;
- emettendo un'ordinanza, nel 2021, che ha imposto ai produttori e agli operatori di sistemi di livello SAE 2, ovvero sia a guida assistita, di segnalare gli incidenti all'agenzia.

In tale ambito si inseriscono anche:

- la guida *Preparing for the future of transportation: automated vehicles 3.0*, adottata dallo *U.S. Department of Transportation*, del 2018, con il supporto della stessa *NHTSA*, con cui si è posta in risalto l'esigenza di una collaborazione tra tutti gli attori del sistema al fine di garantire il progresso in sicurezza;
- *AV 4.0: Ensuring American leadership in automated vehicle technologies 2020*, con cui il *Department of Transportation* e la Casa Bianca hanno manifestato la volontà di rendere gli *States* il Paese leader nel mondo nel settore in disamina;
- altri atti normativi, adottati tanto a livello federale quanto dei singoli Stati, sul tema dell'intelligenza artificiale;
- provvedimenti, anche in questo caso emessi a più livelli, con i quali sono stati stanziati fondi per la ricerca nonché per lo sviluppo delle infrastrutture necessarie all'ingresso sul mercato degli *AV*.

In estrema sintesi, allo stato attuale, l'Agenzia *NHTSA* e il Governo federale fissano a livello generale i requisiti di sicurezza necessari all'omologazione e immatricolazione dei veicoli, mentre spetta ai singoli Stati il potere di legiferare in materia nel rispetto dei vincoli minimi fissati a livello federale. Giocoforza, l'autonomia legislativa ha avuto l'effetto di generare un quadro alquanto frammentario: i singoli Stati hanno compiuto scelte assai variegate, introducendo a sistema previsioni che attengono alla sperimentazione su strada degli *AV*, all'immissione sul mercato dei mezzi *self-driving*, alla responsabilità dei produttori e dei proprietari/conducenti dei veicoli, agli obblighi assicurativi, e così via.<sup>129</sup>

129. La *National Conference of States Legislature – NCSL* ha predisposto, sul proprio sito *web*, un *data base* completo, ove è possibile consultare, *State by State*, l'assetto normativo attuale e le evoluzioni nel settore.

Al momento, soltanto *Mercedes-Benz*, comunque, ha lanciato sul mercato statunitense veicoli con autonomia di livello 3, dotati cioè di tecnologia che consente, come si è già esposto, al veicolo di procedere, al ricorrere di determinate condizioni, in maniera autonoma, come si è già riferito, sotto la sorveglianza del conducente. Le autorizzazioni all'immatricolazione di tali veicoli sono state però rilasciate solo in California ed in Nevada.<sup>130</sup>

Quanto al panorama italiano, ad oggi l'Italia autorizza solo la certificazione dei veicoli fino al livello SAE 2 (in base al c.d. "Decreto *smart road*" del 28 febbraio 2018, adottato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) e, nel 2022, è stato ratificato l'articolo 34-bis della Convenzione di Vienna, che prevede che "il requisito che ogni veicolo... in movimento deve avere un conducente è considerato soddisfatto quando il veicolo utilizza un sistema di guida autonoma", purché esso sia "conforme a regolamentazioni tecniche nazionali".

Sicché, spetterà al legislatore italiano la prerogativa di fissare le norme tecniche e di sicurezza finalizzate ad autorizzare la vendita e la circolazione di veicoli a guida autonoma di nuova generazione; il che, oltre a richiedere importanti investimenti sulle infrastrutture, porrà il problema di adattamento e coordinamento della normativa interna con quella europea e con la necessità di garantire la libera circolazione *transborder* dei veicoli a guida autonoma.<sup>131</sup>

Le previsioni di *S&P Global Mobility* del mese di settembre 2024 descrivono, in ogni caso, una crescita lenta negli Stati Uniti delle vendite di veicoli autonomi (di livello superiore a 2 nella scala SAE), mentre si pronostica che nel 2034 il numero dei veicoli leggeri autonomi (dal livello 4 SAE) negli *States* sarà pari a circa 230.000 unità, coprendo, così, soltanto una quota inferiore all'1,5% del mercato, mentre per l'Europa si preannuncia che nel 2034 le unità vendute saranno pari a circa 37.000 unità soltanto.<sup>132</sup>

130. D. GLUCKMAN, *What you need to know about level 3 autonomy*, in [www.capitalone.com](http://www.capitalone.com), 21 giugno 2024.

131. In argomento, vd. D. CERINI, *Dal decreto "Smart Roads" in avanti: ridisegnare responsabilità e soluzioni assicurative*, in *Danno e responsabilità*, 2018, 4, p. 401 ss.; S. PELLEGGATTA, *L'impatto del decreto "Smart Roads" sulle regole della circolazione stradale e assicurazione obbligatoria: verso un ecosistema normativo di infrastrutture e veicoli intelligenti*, in *Diritto del mercato assicurativo e finanziario*, 2019, 1, p. 239 ss.; M.G. LOSANO, *Verso l'auto a guida autonoma in Italia*, in *Il Diritto dell'Informazione e dell'Informatica*, 2019, 2, p. 432 ss.; G. BENELLI, *Auto a guida autonoma: profili di responsabilità civile e prospettive di riforma*, in *Diritto dei Trasporti*, 2019, 2, p. 351 ss.; F. SALERNO, *L'automazione nel trasporto stradale, ferroviario e multimodale*, in *Rivista del Diritto della Navigazione*, 2020, 1, p. 95 ss.; S. PELLEGGATTA, *Smart Cars and smart roads: the Italian way for the new mobility test phase*, in *Rivista di Diritto dell'Economia, dei Trasporti e dell'Ambiente*, 2022, 1, p. 129 ss.; I. FERRARI, *Future mobility on the Old Continent. The latest regulatory updates for autonomous vehicles*, in *The Cardozo Electronic Law Bulletin*, 2024, 1, p. 1 ss.; L. STRAZZERA, *Veicoli autonomi e responsabilità civile: una prospettiva funzionale, intenzionale e cibernetica*, in *Jus Civile*, 2024, 2, p. 384 ss. Per una ricostruzione del quadro normativo, vd. anche R. COMPOSTELLA, *Auto a guida autonoma e diritto penale*, Napoli, 2024, p. 20-30.

132. Del resto, siffatto vantaggio degli Stati Uniti sul cammino dell'evoluzione tecnologica è determinato dal fatto che gli ordinamenti giuridici d'oltreoceano, contrariamente a quelli europei, come risaputo, non si reggono sul principio di precauzione.

## 5.2. I veicoli a guida autonoma e la product liability

Quanto alla responsabilità da prodotto, limitando l'indagine in questa sede al contesto statunitense, si può osservare che secondo alcuni studiosi essa già ben si adatterebbe agli *autonomous vehicles*,<sup>133</sup> la disciplina è stata fortemente influenzata dalla *law in action*, ovverosia dalla creazione giurisprudenziale delle *rules of liability*, che poi ha ispirato le scelte normative attuate dai singoli Stati americani, così come un ruolo-guida hanno assunto, nel tempo, le elaborazioni dell'*American Law Institute*, attraverso i *restatements of torts*, tra cui il terzo, che risale all'anno 1998, che si è incentrato proprio sulla *product liability*.

Quest'ultima si fonda su difetto di progettazione, vizi della produzione, difetto informativo, la *breach of warranty* e, infine, la falsa rappresentazione sulle caratteristiche del prodotto e coinvolge, a più livelli, vari soggetti, dal produttore fino a giungere alla rete di distribuzione.

Volendo, in questa sede, sintetizzare un tema altrimenti ampissimo, si può osservare che:

- la responsabilità del produttore presenta caratteri analoghi nella proiezione del danno cagionato al consumatore/acquirente/fruttore del prodotto (ossia della *contract liability*) e di quello provocato a terzi (*id est* nel prisma *extra-contrattuale*);
- dal punto di vista causale, la *product liability* si basa sulla *proof by a preponderance of evidence*;
- l'ipotesi della colpa del consumatore concorrente con quella del produttore talora è governata, in ottica risarcitoria, da regole comuni, sopra descritte, mentre in alcuni ordinamenti statunitensi è oggetto di previsioni statutarie *ad hoc*, derogatorie rispetto alla disciplina generale;
- dal punto di vista soggettivo, a seguito della pronuncia della Corte suprema della California sul caso *Greenman v Yuba Power Products, Inc.*, 59 Cal. 2d 57 (1963), si è affermata nei sistemi giuridici statunitensi la *strict liability*, nel senso che ai fini dell'attribuzione della responsabilità risarcitoria non è richiesta la prova della *negligence*. Talché, in sostanza, il *plaintiff* ha l'onere di dimostrare in giudizio la sussistenza del difetto, del danno (verificatosi in costanza di un uso corretto, "secondo istruzioni", del prodotto) e del nesso causale tra tali elementi;<sup>134</sup>
- nelle ipotesi in cui il prodotto non mostri un'intrinseca ed elevata pericolosità (*ex se* o per l'uso cui potrebbe essere ragionevolmente destinato dal consumatore), conosciuta o conoscibile dal produttore, costituisce elemento che esime quest'ultimo dalla *civil liability* la dimostrazione

133. Vd. M.A. GEISTFELD, *A roadmap for autonomous vehicles: State tort liability, automobile insurance and federal safety regulation*, in *California Law Review*, 2017, 4, p. 1161 ss. Analogamente, ha sostenuto la capacità di adattamento del sistema vigente K.C. WEBB, *Products liability and autonomous vehicles: who's driving whom?*, in *Richmond Journal of Law and Technology*, 2016, 4, p. 1 ss. (in questo saggio, l'Autore espone, altresì, in maniera ampia, i termini del dibattito).

134. Su questi temi vd., W.W. FAULK, *Recent developments in products liability law in Pennsylvania*, in *Villanova Law Review*, 1969, 4, p. 747 ss.; S.F. ROSSMAN, J.S. BRAMNICK, *The crashworthiness doctrine*, in *University of Miami Law Review*, 1974, 1, p. 70 ss.; J.A. HENDERSON JR., A.D. TWERSKI, D.A. KISAR, *Product liability. Problems and process*, Frederick, 2016. Nella letteratura nostrana, vd. E. AL MAUREN, *Il danno da prodotto conforme*, Torino, 2016, spec. 95 ss.

che il prodotto stesso sia stato realizzato secondo *best available standards*, ovvero sia che esso sia stato progettato, realizzato e messo in commercio conformemente alle regole vigenti e in osservanza di quelle derivanti dalle migliori conoscenze tecniche disponibili;

- il risarcimento è di natura compensativa, mentre i *punitive damages*, anche in questo ambito, sono accordati solo in casi estremi, allorquando, in genere, venga dimostrata la consapevolezza in capo al soggetto responsabile del *defect* del prodotto messo in commercio.

Si deve osservare che, fino ad oggi, la giurisprudenza americana ha mostrato orientamenti alquanto restrittivi in ordine alla risarcibilità di danni derivanti da “*ancillary tools*”, ovvero sia nel caso di difetti che attengono a semplici strumenti di supporto alla guida, come ad esempio il GPS, facendo leva sulla dominabilità del veicolo da parte del conducente.<sup>135</sup>

La casistica statunitense (a differenza di quella italiana, atteso che nei repertori non si rintracciano precedenti, perlomeno con riferimento a quelli delle corti superiori) è costellata, per altro verso, da un numero significativo di precedenti relativi alla responsabilità da *vehicular accident* in merito al sistema *cruise control*, ovvero sia alla tecnologia di *level 1* della scala SAE; si tratta di un contenzioso in cui le corti hanno applicato i principi generali che regolano tradizionalmente la *product liability*.<sup>136</sup>

Quanto ai veicoli con tecnologie più avanzate e livelli di autonomia più ampia, si può riferire che, per quanto riferito dal *New York Times* l’8 aprile 2024, nell’articolo dal titolo “*Tesla settles lawsuit over a fatal crash involving Autopilot*”, il noto produttore ha raggiunto un accordo transattivo con la famiglia di un proprietario di un autoveicolo che, a quanto pare, confidando nella tecnologia di cui era dotata la propria vettura, si era distratto dalla guida, incorrendo in un terribile incidente, che gli è costato la vita.

Fatto è che alcuni produttori hanno dichiarato, per l’appunto, di voler assumere ampia responsabilità civile-patrimoniale derivante dalla circolazione sul territorio americano di *autonomous vehicles*, garantendo una copertura per i danni subiti dal proprietario-conducente, dai trasportati nonché per quelli eventualmente patiti da terzi; ciò, chiaramente, al fine di rassicurare i decisori pubblici (nella prospettiva delle future iniziative legislative e del rilascio delle autorizzazioni amministrative) e i consumatori rispetto ai dubbi promananti dalla rischiosità delle nuove tecnologie. Si profila, allora, un quadro magmatico e oltremodo complicato, che fa registrare, tanto negli *States* quanto nel nostro Paese, una vasta serie di opinioni differenziate tra gli studiosi della materia, nonché variegate proposte legislative che attengono (oltre alla definizione del quadro regolatorio attinente agli *standard* di sicurezza nella produzione, nonché di quelli da attuarsi nella fase di vendita e post-vendita) alla revisione dei codici stradali; alla riforma della *tort law* (ispirate da visioni contrapposte, poiché vi è chi sostiene la necessità di una forte limitazione della responsabilità del produttore – *lato sensu* inteso – e chi, invece, rileva l’opportunità di ribaltare su tali

135. Vd. C.W. WESTBROOK, *The Google made me do it: the complexity of criminal liability in the age of autonomous vehicles*, in *Michigan State Law Review*, 2017, 1, p. 97 ss.

136. Vd. S.S. WU, *Product liability issues in the U.S. and associated risk management*, in M. Maurer (a cura di), *Autonomous driving*, Berlin – Heidelberg, 2016, p. 553 ss.

soggetti i “costi della modernità”); alla disciplina delle assicurazioni private, tra cui quelle per cui occorrerebbe imporre ai proprietari di veicoli a guida autonoma la stipula di contratti assicurativi a copertura dei danni, anche quelli subiti dagli occupanti del mezzo, con massimali particolarmente elevati e dotati di clausole informate alla logica del *no-fault*; alla redistribuzione degli elevati costi correlati alla realizzazione delle infrastrutture indispensabili a consentire la circolazione degli *autonomous vehicles*.

### 5.3. Gli autonomous vehicles e la responsabilità penale

In merito alla responsabilità penale da prodotto difettoso, su cui si sono formate raffinate ricostruzioni dottrinali, accompagnate da profonde riflessioni di politica criminale,<sup>137</sup> si deve osservare che i repertori giurisprudenziali, tanto quelli nostrani quanto quelli d’oltreoceano, sono particolarmente avari di precedenti, specie nel contesto delle moderne tecnologie costruttive dei veicoli stradali.

L’evoluzione nel settore, che è segnata dagli sviluppi e dalla diffusione dell’intelligenza artificiale<sup>138</sup> (che rappresenta il nucleo dei sistemi di guida autonoma), pone però dinnanzi ai *policy makers*, alla dottrina e alla giurisprudenza frontiere nuove e dalla fisionomia cangiante, in ragione della necessità di tutelare interessi giuridicamente “consolidati” dinnanzi ai nuovi rischi della modernità.

Nella proiezione della valutazione dell’adeguatezza del sistema e dei nuovi interventi rispetto alle innovazioni tecnologiche, i legislatori dovranno, peraltro, risolvere un dilemma a monte, ovvero se puntare sullo strumentario penale oppure su alternative, *id est* sul diritto civile e/o amministrativo.<sup>139</sup>

Nell’ottica penalistica, laddove si ritenesse irrinunciabile il ricorso allo *ius criminale*, la verifica preliminare della tenuta degli istituti già esistenti, nonché la valutazione della necessità ed attuabilità di un adattamento interpretativo delle categorie o, ancora, dell’introduzione di *nova*, volti a colmare vuoti di disciplina, assumono, chiaramente, una dimensione del tutto peculiare.

137. Soprattutto nella dottrina italiana. Vd., per tutti, C. PIERGALLINI, *Danno da prodotto e responsabilità penale. Profili dommatici e politico-criminali*, Milano, 2004. Nella letteratura americana, vd. M.E. WHEELER, *Product liability, civil or criminal*, in *The Forum*, 1981, 2, p. 250 ss.; F.J. VANDALL, *The criminalization of products liability: an invitation to political abuse, preemption, and non-enforcement*, in *Catholic University Law Review*, 2008, 2, p. 341 ss.

138. Su cui si è incentrato il Congresso quinquennale dell’*Association Internationale de Droit Pénal – AIDP* nel giugno 2024, su cui vd. L. PICOTTI, *Intelligenza artificiale e diritto penale: le sfide ad alcune categorie tradizionali*, in *Dir. Pen. Proc.*, 2024, 3, p. 293 ss., nonché ID., *Categorie tradizionali del diritto penale e intelligenza artificiale: crisi o palingenesi?*, in [www.sistemapenale.it](http://www.sistemapenale.it), 31 luglio 2024.

139. In argomento, vd. M. LANZI, *Self-driving cars e responsabilità penale*, Torino, 2023, il quale addirittura propone una limitazione della responsabilità colposa da circolazione di veicoli di nuova generazione attraverso il ricorso alla *gross negligence*.

Ciò stante la necessità del rispetto dello statuto delle garanzie caratteristiche e, *in primis*, dei principi di legalità e di colpevolezza, ma anche in ragione del fatto che le future, eventuali, scelte di politica criminale, in questo settore, si rivelano condizionate da un delicato bilanciamento tra l'esigenza di tutela di diritti fondamentali attraverso un severo avamposto e quella di garantire il progresso tecnologico che, a sua volta, si propone di ridurre il rischio di lesione per siffatti valori, pur recandone nuove, potenziali fonti.<sup>140</sup>

Allo stesso tempo, la rapida evoluzione tecnologica fa prospettare l'esigenza di un altrettanto rapido adattamento della normativa di settore, che implica giocoforza il frequente ricorso a strumenti di *soft law*, che a sua volta reca con sé le ben note perplessità legate al ruolo di fonti diverse dalla legge ordinaria.<sup>141</sup>

Si tratta, in ogni caso, di passaggi indispensabili ai fini dell'istituzione di un quadro regolatorio adeguato, volto a definire con esattezza le condizioni cui deve ritenersi legittima l'immissione sul mercato e, più a monte, la sperimentazione tecnologica (*id est*, la perimetrazione del rischio).<sup>142</sup> Poste le evidenti difficoltà che risiedono, già sul piano logico, nell'eventuale attribuzione di una responsabilità alla macchina,<sup>143</sup> la complessità dei sistemi in cui si collocano l'intelligenza artificiale e l'automazione solleva, come già si è accennato, problemi sul fronte del processo e della valutazione di adeguatezza dei sistemi attualmente vigenti rispetto all'esigenza di individuazione del "colpevole umano".<sup>144</sup>

140. Su questi temi "classici" della responsabilità da prodotto e da attività produttiva, vd. S. ZIRULIA, *Esposizione a sostanze tossiche e responsabilità penale*, Milano, 2018.

141. In argomento, vd. V. MANES, *L'eterointegrazione della fattispecie penale mediante fonti subordinate, tra riserva "politica" e specificazione tecnica*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2010, 1, p. 84 ss.; C. CUPELLI, *La legalità delegata*, Napoli, 2012.

142. Su questo tema, vd. S.A. BEIKER, *Legal aspects of autonomous driving*, in *Santa Clara Law Review*, 2012, 4, p. 1145 ss.; F. DOUMA, S.A. PALODICHUK, *Criminal liability issues created by autonomous vehicles*, *loc. ult. cit.*, p. 1157 ss.; E. ARENTZ, *Driving miss lazy: autonomous vehicles, industry and the law*, in *Ohio State Business Law Journal*, 2018, 2, p. 221 ss.; J.D. BORNEMAN, *Let's get this show on the road: driverless cars have arrived and it's time to advance the regulatory framework*, in *Catholic University Journal of Law and Technology*, 2019, 1, p. 51 ss.; A. DEARMAN, *4 The wild, wild West: a case study of self-driving vehicle testing in Arizona*, in *Arizona Law Review*, 2019, 4, p. 983 ss.; S.A. MATHEWS, *When rubber meets the road. Balancing innovation and public safety in the regulation of self-driving cars*, in *Boston College Law Review*, 2020, 1, p. 295 ss.; M.L. ROTH, *Regulating the future: autonomous vehicles and the role of Government*, in *Iowa Law Review*, 2020, 4, p. 1412 ss.

143. In argomento, vd. R. BORSARI, *Intelligenza artificiale e responsabilità penale: prime considerazioni*, in *Media-Laws*, 2019, 3, p. 262 ss.; M.B. MAGRO, *Robot, cyborg e intelligenze artificiali*, in A. CADOPPI, S. CANESTRARI, A. MANNA, M. PAPA (a cura di), *Cybercrime*, Torino, 2019, p. 1180 ss. (spec. 1206 ss.); C. PIERGALLINI, *Intelligenza artificiale: da "mezzo" ad "autore" del reato?*, in R. ACQUAROLI, E. FRONZA, A. GAMBERINI (a cura di), *La giustizia penale tra ragione e prevaricazione*, Roma, 2021, p. 235 ss.; I. SALVADORI, *Agenti artificiali, opacità tecnologica e distribuzione della responsabilità penale*, in *Riv. It. Dir. Proc. Pen.*, 2021, 1, p. 83 ss. Nella dottrina statunitense, vd. S. GLESS, E. SILVERMAN, T. WEIGEND, *If robots cause harm, who is to blame? Self-driving cars and criminal liability*, in *New Criminal Law Review*, 2016, 3, p. 412 ss.

144. Sulla prospettiva del "responsability gap" correlato alla diffusione dell'intelligenza artificiale, vd. A. CAPPELLINI, *Reati colposi e tecnologie dell'intelligenza artificiale*, in G. BALBI, F. DE SIMONE, A. ESPOSITO, S. MANACORDA (a cura di), *Diritto penale e intelligenza artificiale*, Torino, 2022, p. 19 ss.

Le sfide future, sul fronte penale, sembrano essere rappresentate soprattutto dall'approccio ai danni provocati dalla circolazione di veicoli di nuova generazione, a carico degli utilizzatori dei mezzi e della collettività, che si appalesa diversamente condizionato proprio dal grado di automazione e dal ruolo dell'intelligenza artificiale rispetto a quello rivestito dal proprietario/conducente del veicolo.

Per quanto riportato da *Fox10 Phoenix* sul proprio sito *web*, il 31 luglio 2023, ha patteggiato la pena per omicidio colposo l'autista di un veicolo dotato di tecnologia *Uber*, a guida automatizzata di livello *SAE 3*, che era in fase di sperimentazione su strada, il quale aveva provocato la morte di una donna, investita allorquando essa stava attraversando la strada in bicicletta al di fuori delle strisce pedonali, mentre il conducente era intento a guardare il proprio telefono cellulare.

Tali eventi evocano, allora, categorie quali l'affidamento che, però, ha mostrato sinora, tanto in Italia quanto negli *States*, una scarsissima penetrazione, nel senso che davvero rari si rivelano i casi in cui la giurisprudenza – a fronte del silenzio dei legislatori – ha impiegato il suddetto paradigma in chiave esimente, laddove, invece, le nuove tecnologie sembrano imporre una nuova grammatica, in termini di maggiore valorizzazione, a favore dell'utilizzatore, della fiducia riposta nelle capacità/funzioni della macchina, specie in correlazione con lo "smarrimento" e con i disallineamenti informativi (oltre che normativi) che sono destinati a connotare la fase di *start-up* dei veicoli, specie quelli dotati di strumenti avanzati di assistenza alla guida ma non pienamente autonomi.

In questo articolato panorama, non può tacersi il ruolo che sarà chiamata a svolgere la responsabilità dell'ente da reato che, in Italia, potrebbe divenire oggetto dell'agenda politica già a partire dall'estensione del catalogo dei reati "presupposto".

La responsabilizzazione della persona giuridica potrebbe, allora, costituire uno strumento utile a promuovere la prevenzione del rischio<sup>145</sup> e, nel contempo, per non lasciare impuniti gli eventi lesivi generati dalla circolazione dei veicoli di nuova generazione nel caso di politiche d'impresa tese ad impedire l'identificazione dei responsabili-persone fisiche degli illeciti colposi.<sup>146</sup>

145. Sulla prospettiva della prevenzione dell'illecito correlata alla responsabilità dell'ente da reato vd., *ex multis*, M.N. MASULLO, *Colpa penale e precauzione nel segno della complessità: teoria e prassi nella responsabilità dell'individuo e dell'ente*, Napoli, 2012; T. GUERINI, *Diritto penale ed enti collettivi. L'estensione della soggettività penale tra repressione, prevenzione e governo dell'economia*, Torino, 2018; A. FIORELLA, N. SELVAGGI, *Dal giusto all'utile. Il futuro dell'illecito dell'ente da reato nello "spazio globale"*, Torino, 2018. Per una più recente impostazione, che sottolinea la proiezione anche "rieducativa" dell'apparato sanzionatorio, vd. A.M. MAUGERI, *La funzione rieducativa della sanzione nel sistema della responsabilità amministrativa da reato degli enti ex d.lgs. n. 231/2001*, Torino, 2022.

146. Sulla responsabilità penale correlata alla circolazione di veicoli automatici/autonomi, vd., nella letteratura italiana, A. ANTONINI, *Discussione sugli aspetti penalistici della circolazione stradale con veicoli autonomi*, in *Dir. Trasp.*, 2019, 2, p. 337 ss.; M. LANZI, *Self-driving cars e responsabilità penale*, op. cit.

Quanto agli Stati Uniti d’America, è risaputo che la responsabilità dell’ente collettivo si fonda sulla *vicarious liability*,<sup>147</sup> sulla logica del *respondeat superior*<sup>148</sup> e della *collective knowledge doctrine*<sup>149</sup> che, in estrema sintesi, convergono in una forma di responsabilità oggettiva (*strict liability*) ma anche che, di massima, essa non è ritenuta estensibile, in via interpretativa, a reati che presuppongono la *mens rea* (dolo e colpa), come, per l’appunto, l’omicidio o le lesioni personali.<sup>150</sup>

Tanto è vero che tale ipotesi è stata negata in *State v Ford Motor Co.*, No. 5324 (Indiana Super. Ct., Sept. 13, 1978), ovvero sia in un caso “*monstre*” di responsabilità da prodotto difettoso (perché generato da comportamenti con caratteri tali da richiamare addirittura il *dolus eventualis*), derivante dalla messa in commercio dell’automobile “Pinto”.

Sul piano del diritto penale sostanziale vigente, in conclusione, forse proprio questo ambito sembra, allora, quello più bisognoso, in prospettiva *de lege ferenda*, di un intervento normativo idoneo a adattarlo al rinnovato contesto.

## 6. Conclusioni

Quanto alle scelte di politica criminale attuate dai vari legislatori statunitensi, in questa sede si è descritto un panorama caratterizzato da alcune costanti e da talune rilevanti difformità. Sotto il primo profilo, si è sottolineato come i legislatori americani – contrariamente a quello italiano – abbiano fatto ampio ricorso allo strumentario penalistico per contrastare illeciti talora bagatellari, consistenti in mere infrazioni di regole sulla circolazione, che si affiancano a fattispecie di pericolo, tra cui la c.d. “guida spericolata”.

Siffatta ipotesi s’inserisce in un quadro alquanto articolato e caotico, costituito da norme di contrasto di condotte anche solo presuntivamente rischiose, ovvero sia quelle che puniscono la guida in stato di alterazione; si tratta di un ambito che risulta ispirato, nel complesso, alla logica del *tough on crime*, in minima misura bilanciato dal ricorso alla *restorative justice*.

147. Su questo concetto, vd. V. MONGILLO, *La responsabilità penale tra individuo ed ente collettivo*, Torino, 2017, p. 312 ss.

148. Per la quale l’ente può essere ritenuto responsabile per gli atti illeciti compiuti da un suo agente o dipendente, purché questi siano stati realizzati da tali soggetti nell’esercizio delle funzioni rivestite all’interno della *corporation* e siano assistiti dall’intento di beneficiare, anche in parte, l’ente stesso.

149. Per cui le conoscenze dei singoli dipendenti di un ente costituiscono elemento per dimostrare che la *corporation*, nel suo complesso, “era a conoscenza” dell’attività illecita, anche se nessun singolo individuo appartenente all’organigramma abbia consapevolezza di tutti gli elementi che compongono l’illecito.

150. Vd. S. FIELD, L. JONES, *When business kills: the emerging crime of corporate manslaughter*, New York, 2017; S. BITTLE, *In the land of corporate impunity: corporate killing law in the United States*, in *Journal of White Collar and Corporate Crime*, 2020, 2, p. 131 ss. Su questi temi, nella letteratura nostrana, vd. G. De SIMONE, *Profili di diritto comparato*, in G. LATTANZI, P. SEVERINO (a cura di), *Responsabilità da reato degli enti, I, diritto sostanziale*, Torino, 2020, p. 4 ss. Più ampiamente, vd. C. DE MAGLIE, *L’etica e il mercato. La responsabilità penale delle società*, Milano, 2002, p. 12 ss.

Quest'ultima è apparsa idonea ad innescare un percorso virtuoso, soprattutto per i *first offenders*, laddove l'impatto di siffatte pratiche si rileva, invece, un placebo per i *continuing offenders*, alla luce del trattamento sanzionatorio oltremodo severo che le leggi degli Stati federati accordano a tali soggetti, specie laddove questi risultassero autori di comportamenti *contra ius* da cui derivassero conseguenze lesive gravi a carico di terzi.

Un elemento di diversità si riscontra, invece, per via dell'aggancio del *vehicular manslaughter* a stati soggettivi diversi e, in particolare, a *simple negligence*, *gross negligence* e *recklessness*.

Su questo tema occorre aggiungere che dalle analisi statistiche condotte nel settore da *Insurance Institute for Highway Safety (IIHS)*, autorevole organizzazione scientifica indipendente no profit, riportate nel documento *Fatality Facts 2022 State by State* (reperibile sul sito internet dell'ente), che si riferiscono agli incidenti con esiti mortali occorsi negli *States*, emerge un dato alquanto significativo: gli Stati in cui si registrano i più alti tassi di sinistri con esiti letali per 100.000 abitanti sono quelli in cui il *vehicular manslaughter* s'integra al ricorrere della *gross negligence* o, addirittura, della *recklessness*: Mississippi (23,9), Wyoming (23), New Mexico (22,1), Arkansas (21,1), South Carolina (20,7), Louisiana (19,7), Alabama (19,5), Montana (19) e Tennessee (18,6). Talché, si è dinanzi a frequenze ben superiori a quelle nostrane (13 vittime ogni 100.000 abitanti), ove l'omicidio stradale è punibile al ricorrere anche di colpa lieve.

Il più limitato ruolo preventivo del diritto penale rappresenta, allora, forse soltanto uno dei fattori determinanti siffatti risultati; fatto è, però, che l'idea di restringere il raggio d'operatività del diritto penale statunitense in questo settore (seppur contraddistinto dalla *overcriminalization* e dall'*harsh treatment*), e, per quanto riguarda l'Italia, di importare il paradigma della colpa grave, come limite all'intervento penale, oltre a risultare ipotesi che difficilmente la politica intenderebbe prendere in seria considerazione, dovrebbe essere attentamente vagliata dagli studiosi della materia, in chiave d'opportunità, anche a fronte del quadro sopra descritto.

In ogni caso, al fine di ricondurre il sistema a razionalità, non sembra che gli interventi da parte dei decisori pubblici debbano concentrarsi sul diritto penale, poiché il cambio di rotta dovrebbe essere determinato, piuttosto, attraverso linee di intervento rappresentate da:

- un maggior impegno da parte delle istituzioni nella promozione della cultura della legalità e dell'educazione stradale, nonché nella sensibilizzazione della collettività rispetto alle conseguenze promananti dalla violazione delle norme sulla sicurezza stradale e, in particolar modo, dalla guida in stato di alterazione, attraverso una seria revisione dei programmi scolastici e con massicce campagne di informazione, anche sfruttando i *mass media* e i *social network*;
- l'aumento dei controlli da parte delle forze dell'ordine sulla circolazione, con programmi d'azione strutturati sulla base di un costante riferimento e aggiornamento dei dati relativi alle fonti di rischio che, perlomeno in Italia, dovrebbero essere oggetto di analisi statistiche e studi più estesi ed approfonditi;
- scelte politico/normative che conducano ad una rapida eliminazione dal parco circolante dei veicoli di "vecchia generazione", privi dei *devices* di sicurezza minimi o, comunque, che impongano l'installazione di dispositivi atti ad innalzare la sicurezza, che sono già disponibili

sul mercato, oltre che il depotenziamento della velocità massima raggiungibile dai veicoli a motore già omologati.

In merito agli *autonomous vehicles*, si tratta di una delle più interessanti prospettive future nel contesto dei trasporti, tale da costituire una significativa sfida per i legislatori, così come per gli interpreti del diritto, oltre che per la scienza.

In disparte dai numerosi profili di rischio correlati ad abusi dei sistemi/infrastrutture, che si potrebbero prestare alle più disparate fenomenologie di illecito, in questa sede l'attenzione si è concentrata sui profili che attengono alla sicurezza della circolazione e alla responsabilità colposa derivante dai sinistri stradali, essendosi rimarcato come la progressiva automatizzazione delle modalità di guida condurrà, giocoforza, alla perdita di centralità della figura del conducente del mezzo che, invece, attualmente rappresenta pressoché assoluto protagonista del contenzioso. L'orizzonte fa presagire, in proposito, la fruibilità di "classiche" figure incriminatrici d'evento e, in particolare, di omicidio e lesioni colpose, anche se l'asse sembrerebbe destinato a sportarsi, per l'appunto, dal conducente ad altri soggetti e, dunque, al produttore o altri soggetti comunque gravati da posizioni di garanzia che s'innesteranno sull'articolato *framework* che sottende alla circolazione degli AV.

In questa prospettiva, però, occorrerebbe tenere in considerazione, come accennato, correttivi alla disciplina della responsabilità dell'ente da reato, attraverso un ampliamento del catalogo dei reati "presupposto"; siffatte iniziative potrebbero essere affiancate, altresì, in Italia, dall'introduzione di specifiche figure incriminatrici colpose correlate all'incolumità pubblica, di pericolo e di danno.

Fatto è che, come molti hanno già rilevato,<sup>151</sup> la modernità è destinata a generare un ineluttabile *liability gap*: allorquando si giungerà alla diffusione di veicoli pienamente autonomi, la responsabilità dei conducenti per eventi lesivi a carico di terze persone diverrà ipotesi alquanto rara e relegata a circostanze *monstre*, così come quella del produttore (*lato sensu* inteso) il quale, attenendosi alle *best available techniques*, non potrà essere destinatario di rimprovero, né attraverso lo strumentario penale né mediante il ricorso al diritto amministrativo "punitivo" (così come pure difficilmente percorribile appare la via civilistica del risarcimento *sine culpa*).

Si discute, in definitiva, di *collateral effects*, dei risultati del progresso, che importerà la riduzione statistica del rischio e degli eventi lesivi mietendo delle vittime in carne ed ossa. *Nihil sub sole novum*, a ben considerare. Ciò però non esime affatto i *policy makers* dall'obbligo di attuare opzioni razionali, attraverso interventi mirati che, previa compiuta definizione degli *standard* di sicurezza e delle sfere di competenza di tutti gli attori del complesso sistema, possano garantire l'evoluzione tecnologica e la sua diffusione ma anche la punizione dei soggetti autori/responsabili di condotte disallineate rispetto a quelle cui sono tenuti ed il giusto indennizzo per coloro che dovessero risultare danneggiati dal progresso stesso.

151. A. CAPPELLINI, *Profili penalistici delle self-driving cars*, in *Dir. Pen. Cont. Riv. Trim.*, 2019, 2, p. 323 ss.

In questa direzione, sembra, allora, necessario introdurre strumenti quali un fondo che possa intervenire per erogare i risarcimenti in favore delle vittime, che potrebbe essere alimentato con risorse pubbliche ma anche attraverso quelle provenienti dalle imprese produttrici attive nel settore e/o dalle compagnie assicurative.

Insomma, il diritto penale è e resta uno strumento indispensabile, ma non certo l'unico e forse neppure quello più importante tra quelli disponibili...