

**«Finché la barca va...»**  
**Il fatto sconsiderato**  
**(dai pirati della strada alla responsabilità della persona giuridica)**

**Francesca Curi**

Il motivetto accattivante, intonato dall'inossidabile Orietta Berti, ottenne un grande successo di vendite. Forse non tutti ricordano, però, che il testo della canzonetta conteneva la chiara esaltazione di un comportamento tracotante, se non perfino a tratti cinico. A distanza di molti anni lo spirito insolente del jingle fa da sfondo ad una tragedia, nella quale hanno perso la vita 32 persone<sup>1</sup>.

Il recente luttuoso fatto di cronaca fornirà interessanti elementi per lo svolgimento di alcune considerazioni, anche in prospettiva *de iure condendo*.

Una nave da crociera, con 4.229 persone a bordo (3.216 passeggeri e 1.013 membri dell'equipaggio), durante la navigazione, nella notte del 13 gennaio 2012, ha urtato uno scoglio, così provocando l'apertura di una falla di circa 70 metri sul lato sinistro della carena. Per acclarare le responsabilità penali delle persone attualmente indagate, sarà necessario attendere l'esito degli accertamenti processuali in corso<sup>2</sup>. Per ora, ci limitiamo a formulare alcune congetture, sulla base dei semplici dati di cronaca.

Già dalla dinamica dell'incidente si riesce a desumere con una certa sicurezza che la voluminosa nave da crociera, ad un certo punto della navigazione, ha abbandonato la rotta prestabilita, per avvicinarsi alla costa dell'Isola del Giglio, allo scopo di eseguire il così detto "inchino", pratica purtroppo diffusa, consistente nell'approssimarsi ai litorali oltre i limiti consentiti, per salutare o rendere omaggio a qualcuno<sup>3</sup>. La manovra, decisamente temeraria, ha provocato l'impatto del natante contro uno scalino roccioso del basso fondale prospiciente Punta Gabbianara, a nord del Porto dell'Isola del Giglio.

---

<sup>1</sup> Si tratta del naufragio occorso alla nave da crociera Costa Concordia, al largo dell'isola del Giglio la notte del 13 gennaio 2012.

<sup>2</sup> P. PISA, *Il naufragio della Costa Concordia: i profili di responsabilità penale*, *Dir. pen. proc.*, 3, 2012, 367 ss.. All'esito di un'indagine giornalistica risulterebbe plausibile anche un'altra ricostruzione dei fatti, che farebbe emergere profili di responsabilità ulteriori rispetto a quelli rivolti univocamente nei confronti del Capitano della nave: A. GAETA, *Il Capitano e la Concordia: inchiesta sul naufragio all'Isola del Giglio*, Treviso 2012. Bisognerà attendere l'evolvere della vicenda giudiziaria.

<sup>3</sup> Il 7 marzo 2012 è stato pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 56 (serie generale), Rubrica "Decreti, Delibere e Ordinanze ministeriali" il Decreto del Ministero dei Trasporti del 2 marzo 2012, recante "Disposizioni generali per limitare o vietare il transito delle navi mercantili per la protezione di aree sensibili nel mare territoriale".



Il comandante e il primo ufficiale in plancia della nave sono stati arrestati con l'accusa di naufragio, omicidio colposo plurimo e abbandono di nave in pericolo<sup>4</sup>.

In attesa di conoscere a quale esito perverrà la vicenda processuale, si possono intanto formulare alcune considerazioni, con specifico riguardo al profilo soggettivo di imputazione della responsabilità, per la morte delle molte vittime.

Ben lungi dal costituire una scusa, e tanto meno una giustificazione, la frequenza con la quale, in più luoghi del litorale italiano, si praticava la manovra dell'inchino dovrebbe indurre ad essere ancora più inflessibili nella valutazione di comportamenti così sconsiderati. Purtroppo, è dovuta accadere una grave sciagura perché si adottasse una norma cautelare specifica, volta a regolamentare il transito di navi mercantili adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori alle 500 tonnellate di stazza lorda<sup>5</sup>.

Tornando al caso in esame, sarà difficile eludere la responsabilità, sotto il profilo psicologico, individuato nella forma di una colpa generica, se non altro per la contestazione più grave dell'omicidio plurimo<sup>6</sup>. Il margine di discrezionalità si potrebbe spostare, piuttosto, sulla configurabilità - o meno - di una colpa aggravata dalla previsione dell'evento.

L'ipotesi di delineare, per il momento in via teorica, un addebito ex art. 61, n.3, c.p. potrebbe trovare sostegno anche attraverso i pochi dati di cronaca, fino ad ora resi noti. Condurre la navigazione di un natante, che ha l'aspetto di un "grattacielo del mare", alto più di 70 metri sopra la linea di galleggiamento<sup>7</sup>, lambendo una costa rocciosa e frastagliata, implica l'assunzione di un

---

<sup>4</sup> Per la precisione le fattispecie contestate dai Pubblici ministeri e recepite dal Giudice per le indagini preliminari sono le seguenti: art. 1097, co. 1, cod. nav. (abbandono di nave da parte del capitano); art. 591 c.p. (abbandono di persone minori o incapaci); art.449, co. 2, c.p. (naufragio colposo); e 589 c.p. verificando che ogni singolo decesso di passeggeri o membri dell'equipaggio sia causalmente riconducibile alle condotte colpose dell'imputato. Maggiori dettagli in: P. PISA, *Il naufragio della Costa Concordia*, cit., passim.

<sup>5</sup> Così è stato finalmente disciplinato anche l'ingresso in un'area "particolarmente vulnerabile" come il Canale di San Marco e della Giudecca a Venezia, attraverso il divieto di ingresso a navi adibite al trasporto di merci e passeggeri superiori a 40.000 tonnellate di stazza lorda (art. 2 D.M. 2 marzo 2012).

<sup>6</sup> L'art. 1097 codice nav. stabilisce che il comandante che non scende per ultimo è punito fino a 2 anni. Ma la pena va da 2 a 8 anni se da questo fatto deriva il naufragio o la sommersione, da 3 a 12 anni se ci sono passeggeri a bordo. Nel caso di omicidio colposo plurimo, le pene possono arrivare fino a 12 anni; mentre per il reato di cui all'art. 449 c.p., ovvero naufragio o sommersione di nave, le pene vanno da 4 a 10 anni (G. P. VOLPE, M. G. L. GATTA, in *Codice penale commentato*, (a cura di) E. Dolcini, G. Marinucci, III e, Milano 2011, Tomo 3, 5414 ss; S. CORBETTA, Tomo 2, 4601 ss.).

<sup>7</sup> Si tratta, in altri termini, dell'equivalente di un palazzo di 25 piani.



rischio estremamente elevato. Lo scopo prosaico, di far apprezzare ai turisti un panorama esclusivo o quello di compiere una riverenza ad un “vecchio lupo di mare”, non fanno che accentuare ancor più i profili di responsabilità. Sarà molto difficile riuscire a dimostrare che un comandante esperto non avesse consapevolezza del grave pericolo – generato dal suo comportamento – per l'incolumità, o addirittura per la vita, di tutte le persone presenti sulla nave. Piuttosto è ragionevole attendersi che, nell'eventualità in cui l'addebito formulato dall'accusa assuma questi specifici contorni, la difesa insisterà nel dimostrare che i responsabili hanno agito, tenendo ugualmente quella rotta, evidentemente ricca di insidie e nonostante la chiara previsione di possibili eventi dannosi, perché hanno fatto affidamento sulla propria abilità ed esperienza nell'evitarli.

Dalla lettura di alcune dichiarazioni rilasciate dal comandante, emerge come egli non avesse alcun dubbio sulla sussistenza di un rischio, che giunge addirittura a definire di “strage”<sup>8</sup>. Infatti, egli ha affermato che, allo scopo di evitare le conseguenze più drammatiche, decise di imprimere una brusca sterzata alla rotta – si noti bene, già anomala – impostata per la navigazione della nave. L'aver precipitosamente attivato una strategia, per tentare di contenere gli effetti “più gravi”, è sintomatico della piena cognizione che sul ponte della nave avessero di quanto stava accadendo e delle condizioni molto pericolose in cui erano stati messi gli ignari passeggeri. Impegnandosi ad eliminare le conseguenze peggiori, il comandante e i suoi ufficiali hanno sostanzialmente ammesso di aver posto il natante in una circostanza già di per sé stessa molto rischiosa per l'incolumità di tutte le persone a bordo.

Procedendo sulla linea di un ragionamento puramente ipotetico, poiché in questa direzione non sembra ci siano elementi che possano suffragare una accusa fondata, si può tuttavia escludere che, al di là della previsione dell'evento, così come poi malauguratamente si è verificato, i responsabili avessero addirittura messo in conto l'accettazione delle conseguenze più nefaste. In altri termini, e più esplicitamente, si può senz'altro escludere che, nella vicenda presa in esame, vi siano margini per un'imputazione addirittura a titolo di

---

<sup>8</sup> Schettino scrive anche che «oggi mi fa rabbia e tristezza ascoltare il contenuto della scatola nera, osservare il radar degli attimi prima dell'incidente. Ma ogni mia pena e rammarico è in minima parte alleviato dalla consapevolezza di avere evitato, virando, una strage». Continuando: «non è mio costume biasimare gli altri - continua Schettino -, voglio solo precisare che fino all'ultimo, e anche dopo l'incidente, è stato negato che stavamo percorrendo una rotta che ci avrebbe portato direttamente sugli scogli» (<http://firenze.repubblica.it>, 5 luglio 2012).



dolo eventuale. Qualunque sia l'accezione che a tale figura si voglia attribuire<sup>9</sup>, è difficile pensare che il naufragio della Costa Crociera possa giungere a tale estremo. La condotta delittuosa incriminata si inserisce in un contesto di attività lecita e non si può negare l'effetto fortemente condizionante di quell'orientamento per ora ancora prevalente della giurisprudenza di legittimità, che in queste evenienze nega l'imputazione per dolo<sup>10</sup>. D'altra parte, non va sottovalutato che di recente esso ha subito rilevanti scalfitture. A questo riguardo, è significativa la pronuncia della Cassazione del febbraio 2011, che contempla un'ipotesi di dolo eventuale anche se il reato è avvenuto nell'ambito di un'attività lecita, nella fattispecie la guida automobilistica<sup>11</sup>.

Tornando all'incidente in mare, sebbene il comportamento sommamente irresponsabile venga confinato nell'area della colpa, esso sembra possedere delle sinistre assonanze con alcuni gesti, che recentemente sempre più spesso assurgono agli onori della cronaca giudiziaria. L'elemento comune è rappresentato in entrambi i contesti da una spavalderia ai limiti della tracotanza, che per lo più non arriva neppure a lambire il piano della volontà del fatto tipico – principalmente configurato in omicidio o lesioni personali – ma che ad esso si approssima, comunque, molto da vicino. La casistica è quella dei cosiddetti “pirati della strada”.

Il minimo comune denominatore è rappresentato dalla natura assolutamente sconsiderata della condotta realizzata da autori, che non sempre possiedono

<sup>9</sup> Non mancano rinnovate e sempre più dense riflessioni sul tema. Solo per richiamarne alcune, tra le più recenti: G. A. DE FRANCESCO, *Dolo eventuale, dolo di pericolo, colpa cosciente e “colpa grave” alla luce dei diversi modelli di incriminazione*, in *Cass. pen.*, 2009, 5013 ss.; *Id.*, *L'enigma del dolo eventuale*, *Cass. pen.* 2012, 5, 1974 ss.; G. DE VERO, *Dolo eventuale, colpa cosciente e costruzione «separata» dei tipi criminosi*, in *Studi in onore di Mario Romano*, Napoli, 2011, 883 ss.; L. EUSEBI, *La prevenzione dell'evento non voluto. Elementi per una rivisitazione dogmatica dell'illecito colposo e del dolo eventuale*, *ivi*, 963 ss.

<sup>10</sup> Sull'andamento inizialmente prudente della Cassazione, che privilegiava il dominio del paradigma colposo: P. PISA, *Incidenti stradali e dolo eventuale: l'evoluzione della giurisprudenza*, *Dir.pen.proc.* 2011, Speciale, 13. Sull'inclinazione della giurisprudenza ad optare a favore del dolo eventuale in contesti oggettivi di azione contraddistinti da pregressa o intrinseca illiceità: G. FIANDACA, voce *Dolo*, in *Dizionario di diritto pubblico*, (diretto da) S. Cassese, III, Milano, 2006, 2041.

<sup>11</sup> Cass., Sez. I, 1 febbraio 2011, Vasile, con commento di: M. ZECCA, *Dalla colpa cosciente al dolo eventuale: un'ipotesi di omicidio e lesioni personali “stradali” in una recente sentenza della Corte di Cassazione*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it) (27 settembre 2011). La vicenda (Vasile, dal nome dell'imputato) si è definitivamente conclusa con la conferma della condanna a titolo di dolo eventuale, in Cassazione il 25 settembre 2012 (la pronuncia del dispositivo è della V sezione. Ora si attendono le motivazioni). Un'importante segnale in controtendenza è stato dato, sebbene rispetto ad un contesto illecito, dalle Sezioni Unite, nell'ormai nota sentenza del 26 novembre 2009, in *Cass. pen.*, 2010, con nota di M. DONINI, *Dolo eventuale e formula di Frank nella ricettazione. Le Sezioni Unite riscoprono l'elemento psicologico*, 2569 ss.



caratteristiche omogenee, ma che, nel momento in cui si predispongono a compiere ciò che presto assurge a fatto tipico, risultano possedere un analogo spirito dissennatamente temerario<sup>12</sup>.

La giurisprudenza, in particolare di legittimità, per molto tempo ha classificato i gesti di spericolatezza alla guida come comportamenti imprudenti, sebbene connotati dall'aggravante della previsione dell'evento<sup>13</sup>. Si è scritto che per bilanciare impostazioni accusatorie disposte ad alterare principi e categorie, la giurisprudenza avrebbe sostenuto esiti esasperatamente *pro reo*: «ad una sostanziale “presunzione relativa di dolo eventuale” si sarebbe contrapposta una “presunzione assoluta di colpa cosciente”»<sup>14</sup>. Questa ricostruzione sembra, tuttavia, già mostrare alcune rilevanti discontinuità rispetto al dato più aggiornato. Infatti, alla luce di alcune recenti pronunce, si può considerare come tale indirizzo stia cedendo il posto ad un orientamento più severo, che tende a valorizzare proprio la categoria del dolo eventuale<sup>15</sup>. Tra decisioni di merito<sup>16</sup> – il caso ThyssenKrupp è estremamente rivelatore – e arresti della Corte suprema, si assiste ad uno spostamento del baricentro delle imputazioni soggettive verso forme più gravi di responsabilità, che coinvolgono sempre più spesso il dolo eventuale<sup>17</sup>.

Proprio a seguito del progressivo incremento del numero di incidenti da circolazione stradale, frutto di comportamenti che esprimono una spavalderia ai limiti dell'arroganza, come recita molto significativamente il titolo inglese del

<sup>12</sup> Descrive un binomio di condotte di guida ad elevata pericolosità oggettiva accompagnata da condizioni soggettive di debolezza o labilità dei guidatori (immaturità di giudizio, superficialità, tendenza alla rimozione, emotività o ebbrezza alcolica): G. FIANDACA, *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente, tra approccio oggettivizzante-probatorio e messaggio generalpreventivo*, in *Dir. pen. cont.*, 2012, 1, 159.

<sup>13</sup> Così sottolinea: A. VALLINI, *Dai “pirati della strada” al bombardamento di Dubrovnik: prassi nazionali e sovranazionali in tema di dolus eventualis*, [Ius17@unibo.it](mailto:Ius17@unibo.it), 1, 2011, 248.

<sup>14</sup> A. VALLINI, *Dai “pirati della strada” al bombardamento di Dubrovnik*, cit., 251.

<sup>15</sup> G. FIANDACA, *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente*, cit., 152. Nel momento in cui si sta scrivendo, si dispone solo della notizia di cronaca: il 27 luglio 2012 il Tribunale di Alessandria ha condannato a 21 anni e 4 mesi un automobilista albanese, che alla guida della propria auto (un SUV) aveva imboccato l'autostrada A26, nel senso inverso a quello di marcia, causando la morte di quattro ragazzi francesi.

<sup>16</sup> Per un interessante disamina di una vicenda di merito, proiettata sullo sfondo del *révirement* operato dalla Corte di cassazione: M. CALDARARO, *L'attuale atteggiarsi della categoria del “dolo eventuale” nel contesto della criminalità omicidiaria stradale*, in *Dir. pen. proc.*, 2011, Speciale, 21 e ss.

<sup>17</sup> G. FIANDACA, *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente*, cit. 153; G. P. DEMURO, *Sulla flessibilità concettuale del dolo eventuale*, *Diritto penale contemporaneo*, 2012, 1, 142; sia consentito rinviare a: F. CURI, *Una responsabilità “ibrida” per la società ThyssenKrupp di Torino. Un déjà vu da superare*, *Rivista giuridica del lavoro*, 2012, 2, 181.



film, che rese famoso l'attore James Dean<sup>18</sup>, riprende vigore il dibattito sulla controversa definizione di un istituto di creazione principalmente dottrinale e dal quale scaturiscono nuovi fotogrammi di una sequenza che potrebbe scorrere ancora all'infinito<sup>19</sup>.

Pur ribadendo e doverosamente sottolineando l'estrema raffinatezza di alcune formulazioni ermeneutiche, che difendono una nitida separazione tra dolo eventuale e colpa cosciente<sup>20</sup>, non si può non registrare la scarsa consonanza con il formante giurisprudenziale, arroccato su tradizionali, quanto ormai e-sangui, criteri distintivi<sup>21</sup>. Sono forse finalmente maturati i tempi per elaborare una proposta *de lege ferenda*, impostata su basi concettuali radicalmente distinte da quelle che fino ad ora hanno dominato<sup>22</sup>.

In una prospettiva, che trae ispirazione da interessanti esperienze attuate all'estero, pensiamo all'introduzione nel codice penale di un'ipotesi specifica di imputazione – quantomeno per omicidio, se non anche per lesioni gravi e gravissime – che sotto il profilo soggettivo racchiuda i due termini così poco univocamente separati nella prassi applicativa. Tale stimolo culturale non deve tramutarsi in un'importazione acritica di formule straniere, che talvolta possono inficiate da difetti all'origine<sup>23</sup>, anche se non mancano nel contesto

<sup>18</sup> “*Rebel Without a Cause*” abusivamente trasformato, nella traduzione italiana, in: “Gioventù bruciata”.

<sup>19</sup> L'approfondimento dell'esperienza giurisprudenziale ha reso più evidenti le aporie, che affliggono gli orientamenti dottrinali tuttora prevalenti, impegnati a definire «tonalità emotive pressoché impalpabili»: G. DE VERO, in *La legge penale, il reato, il reo, la persona offesa*, (a cura di) G. De Vero e diretto da F. Palazzo, C. E. Paliero, Torino 2010, 195.

<sup>20</sup> Tra i contributi monografici dedicati a questa tematica: S. PROSDOCIMI, *Dolus eventualis. Il dolo eventuale nella struttura delle fattispecie penali*, Milano, 1993; S. CANESTRARI, *Dolo eventuale e colpa cosciente*, Milano 1999; G. P. DEMURO, *Il dolo*, II vol., *L'accertamento*, Milano 2010; G. CERQUETTI, *Il dolo*, Torino, 2010; M. MASUCCI, *Fatto e valore nella definizione di dolo*, Torino 2004.

<sup>21</sup> La “riscoperta” della formula di Frank da parte della Cassazione a Sezioni Unite è piuttosto significativa.

<sup>22</sup> Sottolinea il disagio di uno sfuggente discrimine tra responsabilità dolosa e responsabilità colposa, soprattutto nel passaggio dalla elaborazione dottrinale alla implementazione processuale: G. FIANDACA, *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente*, cit., 162. Competenza, a delimitare meglio i confini, assegnata al futuro legislatore: G. FIANDACA, *Sfrecciare col «rosso» e provocare un incidente mortale: omicidio con dolo eventuale?*, in *Foro it.*, 2009, parte II, 414. Tra le autorevoli voci favorevoli a questa prospettiva: G. FORNASARI, *Conquiste e slide della comparazione penalistica*, in *Studi in onore di Giorgio Marinucci*, vol. I, Milano 2006, 265 ss.; ID., A. MENGHINI, *Percorsi europei di diritto penale*, III ed., Padova 2012, 81; A. MANNA, *Colpa cosciente e dolo eventuale: l'indistinto confine e la crisi del principio di stretta legalità*, in *L'Indice penale*, 2010, 1, 9 ss.; ID., *E' davvero irrisolvibile il “mistero” del dolo eventuale?*, [www.archiviopenale.it](http://www.archiviopenale.it), fasc. 2, maggio-agosto 2012, 22 e ss.

<sup>23</sup> Li mette in luce in rapporto alla *recklessness* inglese: D. CASTRONUOVO, *La colpa penale*, Milano 2009, in particolare 437. Si può obiettare, che più recentemente il formante giurisprudenziale – ancora



giuridico in cui sono state concepite, talvolta lievi, o più sostanziali, correzioni che riescono a restituire una funzione in qualche misura paradigmatica.

La sperimentazione – inizialmente circoscritta ad un ambito specifico, quale per esempio le fattispecie a tutela della vita o integrità fisica – potrebbe coniugare sia l'esigenza di un'imputazione unitaria, contemplando un parametro soggettivo che sostanzialmente coincida con il profilo della “temerarietà”, o “sconsideratezza”; sia soddisfare le non meno rilevanti istanze probatorie, nella dimensione più concretamente processuale<sup>24</sup>.

Guidare un'auto, imboccando l'autostrada nel senso inverso a quello di marcia, o attraversando ad alta velocità un incrocio, senza rispettare il semaforo rosso, o in modo insensatamente spericolato dentro un centro abitato, significa mettere a repentaglio la vita umana altrui, nonché spesso anche la propria, senza uno scopo reale, usando il veicolo come strumento per una infernale *roulette* russa.

La sfida con la sorte caratterizza anche il comportamento di chi conduce un'imponente nave da crociera, bordeggiando molto da vicino una costa rocciosa e frastagliata, mettendo così a repentaglio la vita di migliaia di persone. Anzi, proprio nel numero sicuramente più elevato di potenziali vittime, spettatori inconsapevoli di sempre più rutilanti effetti speciali, necessari a conquistare un turismo conteso da un'agguerrita concorrenza<sup>25</sup>, si coglie una rimproverabilità perfino maggiore per il fatto commesso.

Senza appiattirsi sulla traduzione lessicale del termine *recklessness*, onde evitare confusioni concettuali, che possono nascere nel momento in cui si tenti il trapianto di un istituto straniero, già corredato da connotazioni contenutisti-

---

molto influente nella produzione giuridica anglosassone – ha progressivamente sempre più affinato la qualificazione soggettiva di *recklessness*, depurandola dalle incongruenti incrostazioni oggettivizzanti. Un'interessante esperienza, sebbene confinata in un ambito molto ristretto, è quella offerta dalla giurisprudenza dei Tribunali *ad hoc* per i crimini internazionali, là dove per il dolo eventuale «non si chiede una prova precisa e puntuale dell'interiore accettazione del rischio», sfumando in questo modo le differenze rispetto alla colpa cosciente: A. VALLINI, *La Mens Rea*, in *Introduzione al diritto penale internazionale*, II ed., Milano 2010, 181; ID., *Dai “pirati della strada” al bombardamento di Dubrovnik*, cit., 252 ss.

<sup>24</sup> Sulla contiguità tra imputazione dolosa e per colpa con previsione: T. PADOVANI, *Prefazione*, in *La prova dei fatti psichici*, (a cura di) G. De Francesco, C. Piemontese, E. Venafrò, Torino 2010, X. Considera che: «(...)sbilanciare la definizione di dolo eventuale sul momento rappresentativo a scapito di quello volitivo rappresenta un sicuro espediente per semplificare l'accertamento», con il rischio, tuttavia, che si «aprano falle di responsabilità oggettiva» così M. PELLISSERO, *I limiti del diritto penale sostanziale nella prova dei fatti psichici*, in *La prova dei fatti psichici*, cit., 283).

<sup>25</sup> Proprio lo stesso capitano della nave, non molto tempo prima della sciagura avvenuta nelle acque del Giglio, avrebbe effettuato all'uscita da un porto francese una manovra forse perfino più avventata, senza che vi fosse nessuna necessità, neppure di soddisfare curiosità turistiche.



che, frutto di un delicato intreccio tra i diversi formanti giuridici dell'ordinamento di provenienza, si può coniare una nuova formula che ricomprenda questa casistica, incomprensibilmente aggiornata da innumerevoli varianti.

Nel contesto circoscritto in cui si vorrebbe inserire la proposta *de iure condendo*, cioè con riguardo in particolare alla circolazione stradale<sup>26</sup>, si può pensare ad una fattispecie di evento nella quale confluiscano i termini – sotto il profilo soggettivo – di un dolo, nella forma eventuale, e di una colpa cosciente. La nuova fattispecie potrebbe avere il seguente tenore: “è punito per omicidio stradale con la reclusione da 8 a 18 anni chiunque, agendo in modo sconsiderato, provoca la morte di un uomo. È sconsiderata quella condotta che l'autore ponga in essere avendo preveduto l'evento concreto nonostante abbia consapevolezza che da essa possa conseguire la morte di una o più persone. Nel caso in cui perdano la vita più persone, ovvero nel caso di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, la pena non può comunque superare gli anni 21”<sup>27</sup>.

Di estrema pertinenza, oltre che di sicura efficacia, la rimodulazione anche della sanzione accessoria, dalla quale consegue la sospensione della patente. Oggi, nel caso di omicidio colposo la misura è prevista nel massimo fino a 4 anni<sup>28</sup>. Riteniamo che si debba adeguare l'aumento, portandolo a 10 anni, eventualmente senza prevedere l'eccezione di una riduzione della misura nel caso in cui l'imputato decida di accedere al rito alternativo, di cui all'art. 444 c.p.p.<sup>29</sup>.

Se si dovesse avere un riscontro positivo da questa delimitata esperienza applicativa, si potrebbe pensare, in una fase successiva, ad una progressiva espansione di questo modello anche ad altre forme di aggressione alla vita ed integrità fisica, che esulino dall'ambito della circolazione stradale. Esemplificativamente si potrebbe pensare all'area molto estesa della sicurezza sul lavoro; oppure all'attività d'impresa, là dove l'autore del reato sia una persona giuridi-

<sup>26</sup> Ben consapevoli che si tratta di aggiungere l'ennesimo progetto ad una lista già piuttosto nutrita. Per i dettagli delle proposte parlamentari di legge, si veda: A. MARTINI, *Tensioni generalpreventive e struttura del dolo: la volontà come stato potenziale*, in *Dir. pen. proc.*, 2011, Speciale, 5 ss.

<sup>27</sup> Di diverso tenore, invece, la proposta di legge popolare, in tema di omicidio stradale (in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 3 giugno 2011). Per un'analisi nel merito della proposta: A. MARTINI, *Tensioni generalpreventive e struttura del dolo*, cit., 6 ss..

<sup>28</sup> Così sancisce l'art. 222, co. 2, codice della strada, come modificato dalla Legge n. 120 del 29 luglio 2010.

<sup>29</sup> Il comma 2-bis, dell'art. 222, codice della strada, prevede che la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni sia diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale.



ca; infine, ma solo per non dilungarsi in un dettaglio troppo analitico, si potrebbero far rientrare anche i casi di condotte sessuali pericolose, in quanto realizzate da soggetti affetti da virus Hiv, che non facciano uso delle necessarie cautele.

In particolare, proprio questi ultimi comportamenti in Italia hanno provocato reazioni giurisprudenziali notevolmente altalenanti. La vicenda Lucini, che ha attraversato tutti i gradi di giudizio, rappresenta in modo emblematico queste vistose oscillazioni<sup>30</sup>, che per altro non sembrano ricomporsi neppure nella più recente giurisprudenza di merito<sup>31</sup>.

La *common law* inglese in rapporto ad alcuni fatti, che hanno contorni sostanzialmente sovrapponibili a quelli italiani, non ha avuto esitazioni ad esprimere un rimprovero a titolo di *recklessness* soggettiva a carico dell'imputato, che pur essendo a conoscenza del proprio stato di sieropositività, aveva intrattenuto plurime relazioni sessuali, per un lungo periodo di tempo, senza fare uso di alcuna protezione<sup>32</sup>.

Si tratta di una tematica particolarmente delicata, che induce a compiere scelte sulla base di ancora più drastiche risoluzioni. Ecco perché la possibilità di ricorrere ad una figura intermedia tra dolo e colpa, sortirebbe effetti sicuramente più apprezzabili.

In conclusione, torniamo al naufragio avvenuto nei primi giorni del 2012, sempre allo scopo di raccogliere stimoli di riflessione in prospettiva *de iure condendo*, questa volta concernenti un ipotetico profilo di responsabilità dell'ente. È, infatti, plausibile chiedersi se, unitamente alla responsabilità individuale, sia configurabile anche una corresponsabilità della società Costa Cro-

---

<sup>30</sup> Il Tribunale di Cremona nel 1999 condanna per dolo eventuale il marito che per quasi dieci anni intrattiene rapporti sessuali non protetti con la moglie, ignara del suo stato di salute. In appello la condanna si trasforma in omicidio con colpa cosciente. Infine, la Cassazione conferma la decisione di secondo grado (Cass., Sez. I, 14 giugno 2001, Lucini, in *Cass. Pen.*, 2003,1932 con nota di E. DI SALVO). Per una sintetica ricostruzione dei tre gradi di giudizio, oltre all'opportuno aggiornamento rispetto alla decisione di Cass., Sez. V, 17 settembre 2008, si veda: M. RONCO, *Dolo, preterintenzione e colpa: fondamento e struttura*, in *Il reato. Struttura del fatto tipico. Presupposti oggettivi e soggettivi dell'imputazione penale. Il requisito dell'offensività del fatto*, (diretto da) M. RONCO, II ed., Bologna 2011, 508 ss.

<sup>31</sup> Si vedano significativamente: Tribunale di Bologna, 23 gennaio 2006; Tribunale di Verona, 28 settembre 2006, entrambe in *Foro it.*, 2006, II, 567 ss.; Ufficio G.i.p., Tribunale di Savona, 6 dicembre 2007, *DeJure*.

<sup>32</sup> Il riferimento è al caso: R. v. Dica (2004), 3 All ER 605. Ci permettiamo di rinviare, per un approfondimento sui precedenti di tale decisione e per alcune considerazioni sulla forma di imputazione soggettiva eletta in Inghilterra, a: F. CURI, *La responsabilità penale nella trasmissione del virus Hiv per via sessuale. Inghilterra ed Italia, due soluzioni a confronto*, *Diritto penale XXI secolo*, 2007, n.2, 241 ss.



ciere, in particolare per il macroscopico difetto organizzativo, che ha reso possibile la conduzione di una imponente imbarcazione in zone assai pericolose. Pur di far apprezzare ai turisti, eccezionalmente da vicino, le bellezze naturali delle nostre coste e quindi allo scopo evidente di conseguire un vantaggio economico in termini sia di pubblicità che di sviamento della concorrenza, forse l'ente non arriva a prescrivere formali direttive, ma certamente non fa espresso divieto di pratiche in palese contrasto con regole cautelari, all'epoca dei fatti non ancora cristallizzate in norme scritte, ma pur sempre di chiara evidenza.

Nel nostro ordinamento, a seguito dell'oramai noto decreto legislativo n. 231 del 2001, la persona giuridica può essere gravata di una responsabilità cosiddetta amministrativa qualora ricorrano alcuni imprescindibili requisiti. Tra questi si trova la commissione, da parte dell'autore individuale, di una fattispecie rientrante in un elenco tassativo, di recente sempre più implementato, ma nel quale non compare nessuna delle ipotesi accusatorie prese in esame nel caso specifico. In via puramente astratta, l'unico reato che potrebbe costituire il presupposto per un eventuale coinvolgimento anche dell'ente è quello relativo all'inquinamento del mare, provocato dallo sversamento delle diverse sostanze, la più pericolosa delle quali è sicuramente rappresentata dall'ingente quantitativo di carburante<sup>33</sup>. Nel luglio 2011 è stata infatti approvata l'introduzione dei reati ambientali all'art. 25 *undecies*, decreto legislativo n. 231 del 2001. Tra le molte fattispecie si annovera anche l'inquinamento del mare sia a titolo doloso, che colposo<sup>34</sup>. È "vietato alle navi, senza alcuna discriminazione di nazionalità, versare in mare le sostanze inquinanti"<sup>35</sup>.

Nel caso in esame le notizie relative ai danni ambientali conseguenti al naufragio si sono progressivamente diradate, ma - da quanto al momento risulta - si può affermare che non sembrano esservi gli estremi per un'imputazione

<sup>33</sup> L'Agenzia regionale per la protezione ambientale della Toscana ha reso noti i risultati dei campionamenti del 31 gennaio 2012, dai quali emerge che: «*idrocarburi, solventi, tensioattivi risultano inferiori alle soglie di rilevabilità analitica. Altri parametri sono presenti in concentrazione "normale e paragonabile al bianco". I test di tossicità sono negativi*».

<sup>34</sup> Art. 8 (Inquinamento doloso) decreto legislativo n. 202 del 2007: «*Salvo che il fatto costituisca più grave reato, il Comandante di una nave, battente qualsiasi bandiera, nonché i membri dell'equipaggio, il proprietario e l'armatore della nave, nel caso in cui la violazione sia avvenuta con il loro concorso, che dolosamente violano le disposizioni dell'art. 4 sono puniti con l'arresto da sei mesi a due anni e con l'ammenda da euro 10.000 ad euro 50.000*».

L'art. 9 (Inquinamento colposo) ha identica formulazione, salvo l'inciso "per colpa" nella descrizione della modalità di violazione delle norme richiamate. Per un analitico commento si rinvia a: L. PISTORELLI, A. SCARCELLA, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it) (4 agosto 2011).

<sup>35</sup> Art. 4 decreto legislativo n. 202 del 2007.



neppure a questo titolo.

Si può quindi ipotizzare uno scenario *de iure condendo* nel quale inserire, all'interno del già ampio decalogo di cui al decreto legislativo n. 231 del 2001, una nuova incriminazione in capo all'ente per omicidio colposo, commesso nell'esercizio della propria attività d'impresa con ciò traendo nuovamente ispirazione dall'esperienza di altri Paesi. In particolare, il diritto penale anglosassone prevede il *Corporate Manslaughter*, ovvero una forma di responsabilità che in quel contesto giuridico è diretta e la cui origine risale proprio ad una vicenda giurisprudenziale riguardante un incidente in mare<sup>36</sup>.

In Italia la responsabilità colposa della persona giuridica è invece legata unicamente al contesto della sicurezza sul lavoro ed alla conseguente violazione delle norme prevenzionistiche (art. 25 *septies*, decreto legislativo n. 231 del 2001). Il doveroso aggiornamento, operato dal legislatore italiano in questa direzione, non è peraltro esente da critiche<sup>37</sup>. Così come sarebbe opportuna una rivisitazione dell'infelice formulazione, che impropriamente costringe a collegare l'elemento soggettivo di natura colposa alla condotta, anziché all'intero fatto tipico<sup>38</sup>, si potrebbe studiare l'introduzione un'ipotesi, all'interno del

<sup>36</sup> Venne sottoposta a giudizio anche la compagnia navale – oltre all'autore individuale – per la morte di quasi duecento persone, dovuta ad una improvvida dimenticanza dell'assistente di bordo, che non aveva seguito la corretta procedura per la chiusura dei portelloni di prua di un traghetto, che da un porto olandese avrebbe dovuto giungere a Dover: G. GENTILE, *Lillecito colposo dell'ente collettivo. Riflessioni alla luce del Corporate Manslaughter*, Torino 2009, 111 e ss.. Il *Corporate Homicide Act 2007* è intervenuto a risolvere molte incongruenze generate dalla disciplina del *corporate manslaughter* di origine giurisprudenziale: V. TORRE, *Riflessioni sul diritto britannico in tema di responsabilità penale degli enti: il corporate killing*, in *Riv. trim. dir. pen. ec.*, 2009, 253 ss.

<sup>37</sup> Sulla normativa così come successivamente a più riprese integrata e corretta: A. LANZI, *Taluni aspetti della responsabilità dell'ente in relazione ai reati che riguardano la sicurezza nel lavoro*, in *Sicurezza nel lavoro. Colpa di organizzazione ed impresa*, (a cura di) F. Curi, Bologna, 2009, 35 ss.

<sup>38</sup> La combinazione dell'art. 5, là dove richiama i concetti di "interesse" e "vantaggio" stride rispetto al tenore dell'art. 25 *septies*, decreto legislativo n. 231 del 2001, costringendo fino ad ora la giurisprudenza ad "ortopediche" interpretazioni. P. VENEZIANI, *Art. 5 Responsabilità dell'ente*, in *Enti e responsabilità da reato*, (a cura di) A. Cadoppi, G. Garuti, P. Veneziani, Torino 2010, 107 e ss.; ID., *La responsabilità dell'ente da omicidio colposo*, in *Nuovo statuto penale del lavoro. Responsabilità per i singoli e per gli enti*, (a cura di) F. Curi, Bologna 2011, 16; A. ASTROLOGO, *I reati presupposto*, in (a cura di) L. D. Cerqua, *Diritto penale delle società. Profili sostanziali e processuali*, Padova 2009, 1063 ss.; N. SELVAGGI, *Infortunati sul lavoro e interesse dell'ente. Tra «rottura» e «conservazione», l'unità del sistema di responsabilità dell'ente alla prova dei reati colposi*, in *Riv. trim. dir. pen. econ.*, 2010, 3, 509 ss.; T. GUERINI, *L'interesse o vantaggio come criterio di imputazione dei reati colposi di evento agli enti collettivi. Riflessioni a margine del caso Thyssenkrupp*, La responsabilità amministrativa delle società e degli enti 2012, 3, 83 ss.. Ferma restando l'opportunità/doverosità dell'estensione in discorso, si denuncia il mancato indispensabile adeguamento da parte del *formante legislativo*, che provoca l'inevitabile supplenza da parte del *formante giurisprudenziale*: C. E. PALIERO, *Dieci anni di "corporate liability" nel sistema italiano: il paradigma imputativo nell'evoluzione della legislazione e della prassi*, in *Le società*,



decreto legislativo n. 231 del 2001, di semplice omicidio colposo per violazione di norme cautelari, riferite all'esercizio dell'attività d'impresa.

Ad un'eventuale obiezione sul difetto di tassatività, in cui tale nuova incriminazione potrebbe incorrere, si può replicare che l'area di rischio, in cui opera la persona giuridica, è in ogni caso individuabile e quindi circoscrivibile. Inoltre, la possibilità di muovere un rimprovero all'ente per carenze di gestione della sicurezza e di organizzazione dei controlli, dalle quali siano derivate offese all'incolumità di vittime estranee all'attività esercitata, costituisce una sollecitazione difficilmente eludibile<sup>39</sup>.

Dai primi tempi in cui i cosiddetti "reati presupposto" erano confinati alla lotta contro la corruzione di pubblici ufficiali stranieri e di funzionari degli Stati membri della UE nonché alla tutela degli interessi finanziari della Comunità europea<sup>40</sup>, si è giunti ora ad una considerevole estensione del decalogo, che spazia ampiamente su un ventaglio di materie molto eterogenee tra loro.

Sia le tragiche esperienze del passato<sup>41</sup>, sia alcuni incombenti avvenimenti del

---

*Gli speciali* 2011, 13. Difficoltà oggettive di coordinamento, che dovrebbero far dubitare della *legittima* applicazione dell'intera disciplina nel caso dei reati colposi, se non fosse per l'estrema importanza della materia riguardante la salute e integrità nei luoghi di lavoro: A. ALESSANDRI, *Reati colposi e modelli di organizzazione e gestione*, in *Analisi giuridica dell'economia*, 2009, 2, 343 e ss.

<sup>39</sup> Tale considerazione prescinde dal recente pronunciamento della Corte di Giustizia dell'Unione europea (sez. II, sent. 12 luglio 2012, Giovanardi, C-79/11), secondo la quale l'inammissibilità della costituzione di parte civile contro l'ente imputato ex decreto legislativo n. 231 del 2001 non è in contrasto con il diritto europeo. Il testo della sentenza ed un breve commento di A. VALSECCHI, F. VIGANÒ sono reperibili in: [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it) (6 settembre 2012). Il mancato riconoscimento del diritto al risarcimento del danno da reato non riduce l'efficacia di una tutela rafforzata dei consociati, derivante dall'inserimento di questo nuovo reato "presupposto".

<sup>40</sup> Sull'opportuna scelta di una «frammentarietà di secondo grado»: G. DE VERO, *Struttura e natura giuridica dell'illecito di ente collettivo dipendente da reato*, *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2001, 1128. Sulla perdita di coerenza interna a quello che dovrebbe essere l'autentico statuto della responsabilità sanzionatoria degli enti: ID., *La responsabilità penale delle persone giuridiche*, in *Trattato di diritto penale*, (diretto da) C.F. Grosso, T. Padovani, A. Pagliaro, Milano 2008, 262 ss.. Riguardo ad un'ipotesi specifica, sia consentito rinviare a: F. CURI, *Impiego di stranieri privi del permesso di soggiorno: un nuovo reato presupposto per gli enti?*, in *Lo straniero nel diritto penale del lavoro e dell'impresa*, (a cura di) F. Curi, Bologna, 2011, 190 ss.

<sup>41</sup> La memoria corre alla vicenda del disastro di Seveso. L'incidente avvenuto il 10 luglio 1976 nell'azienda Icmesa provocò la fuoriuscita di una nube di diossina, sostanza tossica tra le più pericolose. La nube investì una vasta area di terreni nei comuni limitrofi della bassa Brianza. Non vi furono morti, ma circa 240 persone vennero colpite da cloracne, una dermatosi provocata dall'esposizione al cloro e ai suoi derivati, che crea lesioni e cisti sebacee. Per quanto riguarda gli effetti sulla salute generale, essi sono ancora oggetto di studi.



presente<sup>42</sup>, inducono ad esaminare più concretamente l'opportunità di introdurre una nuova fattispecie in base alla quale l'ente sia chiamato a rispondere qualora, nell'esercizio dell'attività d'impresa, si verifichi un fatto di omicidio o di lesione riguardante una o più persone.

Il parametro soggettivo per l'imputazione del reato di omicidio o lesioni gravi e gravissime potrebbe, in una logica di sussidiarietà, concentrarsi sulla formula intermedia poc'anzi suggerita, nella quale non è difficile cogliere gli echi di esperienze straniere. Escludendo che la persona giuridica, la quale comunque si caratterizza per un agire lecito, possa anche solo in via eccezionale, attraverso i suoi apicali o sottoposti, provocare con dolo intenzionale la morte o le lesioni di eventuali vittime, si può pensare all'introduzione di una forma di responsabilità là dove in particolare i soggetti dotati di maggiori poteri sulla base dell'organigramma aziendale, i cosiddetti apicali, abbiano agito in modo sconsiderato nell'interesse o a vantaggio dell'ente. Anche in questo caso la condotta si qualificerebbe come "sconsiderata" qualora sia dimostrato che essi abbiano agito concretamente prevedendo la verifica dell'evento e con la consapevolezza che da tale condotta possa conseguire la morte di una o più persone, senza che l'ente abbia predisposto le misure preventive necessarie per eliminare o diminuire il rischio, che possano realizzarsi tali comportamenti da parte dei suoi dipendenti<sup>43</sup>.

In conclusione, un quesito che non vuole suscitare alcuna suggestione retorica, ma che davvero anela a ricevere una risposta autentica: se oggi si celebrasse il processo per la sciagura del Vajont, avvenuta più di quarant'anni fa, nella quale persero la vita circa duemila persone, a quale esito, sotto il profilo dell'addebito di colpevolezza, si giungerebbe? Rammentiamo che in primo grado le condanne furono per omicidio colposo plurimo (per non aver provveduto allo sgombero tempestivo delle popolazioni), senza l'aggravante della previsione dell'evento<sup>44</sup>. Solo in appello si giunse alla condanna per i reati di frana, inondazione ed omicidio colposo plurimo. La Cassazione, pochi giorni

<sup>42</sup> I recenti provvedimenti cautelari, assunti dalla magistratura per tutelare la salute degli abitanti delle zone circostanti agli impianti industriali dell'Ilva di Taranto, costituiscono probabilmente solo la punta di un iceberg, la cui porzione più rilevante si trova in gran parte ancora sommersa e che solo i successivi esiti processuali potranno rivelare.

<sup>43</sup> In sostanza all'ente si rimprovera di aver violato il *duty of care*: V. TORRE, *Riflessioni sul diritto britannico*, cit., 265 e ss.

<sup>44</sup> Prescindendo, ai fini delle sole considerazioni qui svolte, dalle questioni inerenti ai profili di accertamento oggettivo, in particolare del nesso di causalità, sui quali criticamente si legga: F. STELLA, *Leggi scientifiche e spiegazione causale nel diritto penale. Il nesso di condizionamento fra azione ed evento*, Milano 1975, 77.



prima della prescrizione, sancì il concorso dei reati di frana e di inondazione, unificandoli nel reato di disastro colposo, aggravato dalla previsione dell'evento<sup>45</sup>.

Possiamo con sicurezza escludere, alla luce delle numerose prove acquisite sulla piena consapevolezza da parte dei responsabili della ditta Sade, riguardo agli effetti devastanti, causati dall'utilizzo della diga<sup>46</sup>, la configurabilità di un'imputazione a titolo di dolo eventuale?

Oggi, in particolare nel settore della circolazione stradale e della sicurezza sul lavoro, è più facile attendersi pronunce fortemente sbilanciate a favore di imputazioni che perseguono fini di prevenzione generale<sup>47</sup>, anziché equilibrate misurazioni degli effettivi indici di colpevolezza. Per arrestare l'oscillazione tra l'estremo di una troppo severa responsabilità per dolo eventuale e quello opposto, che in alcuni casi non giunge neppure ad avere un rilievo penale, di una colpa cosciente si auspica l'introduzione di una formula intermedia nei termini qui delineati<sup>48</sup>.

Dall'alto della *turris eburnea*, in cui si è fino ad ora elaborata una raffinata trattazione accademico-dogmatica, bisogna scendere al compromesso di una più terrena proposizione normativa, che annulli o riduca fortemente le molte ambiguità applicative, che non hanno smesso di alternarsi.

---

<sup>45</sup> G. C. CARLONI, *Il Vajont trent'anni dopo. Esperienza di un geologo*, Bologna 1995, 87 ss.

<sup>46</sup> T. MERLIN, *Sulla pelle viva: come si costruisce una catastrofe. Il caso del Vajont*, Roma 2003.

<sup>47</sup> Le vicende ThyssenKrupp ed Eternit rappresentano l'apice, anche di maggiore impatto mediatico, di questo *revirement* giurisprudenziale. «L'espansione del dolo eventuale a tipi d'autore sempre più normali, che agiscono in contesto lecito (automobilisti, imprenditori, operatori economici, ecc.) ha reso esplosivo il "rischio penale"»: M. DONINI, *Documento introduttivo al Convegno "Reato colposo e modelli di responsabilità. Le forme attuali di un paradigma classico"*, (11 del dattiloscritto), in corso di pubblicazione.

<sup>48</sup> Sia consentito rinviare, per una trattazione più argomentata, a: F. CURI, *Tertium datur. Dal common law al civil law per una scomposizione tripartita dell'elemento soggettivo del reato*, Milano, 2003.