

## CONVEGNI

---

**MATTEO LEONIDA MATTHEUDAKIS**

**Il guidatore trasgressore semplice,  
quello collezionista di reati  
(magari professionista),  
quello sconsiderato e quello sprovveduto...  
eventualmente in fuga:  
anatomia dell'irragionevolezza**

**SOMMARIO:** 0. Premessa - 1. Il guidatore delinquente colposo, ma trasgressore semplice - 2. Il collezionista di reati (e aggravanti) - 3. Il professionista - 4. Il collezionista "amatoriale" - 5. Lo sconsiderato - 6. Lo sprovveduto - 7. Un'oasi nel deserto - 8. Un "brutto evento": più eventi di danno - 9. La fuga - 10. L'art. 590-*quater* c.p. e le sue implicazioni - 11. L'art. 590-*quinquies* c.p. - 12. Le altre modifiche del codice penale - 13. La competenza del giudice - 14. Cenni alle modifiche del c.p.p. - 15. Cenni alle modifiche del c.d.s. - 16. Quale bilancio provvisorio?

### 0. Premessa

Con il titolo di questo scritto, forse evocativo più di un film di Lina Wertmüller che di un microsistema di previsioni normative, si possono sintetizzare i profili salienti della nuova disciplina della responsabilità penale per colpa in ambito stradale. Si allude alla legge (ad articolo unico) 23 marzo 2016, n. 41, nota soprattutto per aver introdotto nel codice penale una figura criminosa denominata espressamente «omicidio stradale».

Come è stato lucidamente osservato da diversi commentatori della riforma, si tratta dell'ultima tappa di un percorso iniziato da almeno un decennio e che ha visto susseguirsi diversi interventi manipolativi del dato legale, tutti nel segno di una minore indulgenza nei confronti del reo guidatore<sup>1</sup>. Contestual-

---

\* Si tratta del testo ampiamente integrato ed aggiornato della relazione tenuta al convegno *La nuova legge sull'omicidio stradale*, svoltosi a Ravenna il 24 novembre 2016.

<sup>1</sup> Per una puntuale ricognizione, si rinvia a ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, in *Dir. pen. cont.*, 1° giugno 2016, 5 ss., il quale menziona nel dettaglio tutte le precedenti modifiche, segnatamente riconducibili alla l. 5 dicembre 2005, n. 251, alla l. 21 febbraio 2006, n. 102, al d.l. 23 maggio 2008, n. 92 (convertito e modificato ad opera della l. 24 luglio 2008, n. 125) e alla l. 29 luglio 2010, n. 120. Per un'analoga cronologia delle tappe di riforma della criminalità stradale, MENGHINI, *L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema*, Napoli, 2016, 13 ss. e 37 ss.; LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali". Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale*, in *Dir. pen. cont.*, 30 giugno 2016, 4 ss. È noto come l'evoluzione normativa richiamata sia stata giudicata comunque insufficiente dall'opinione pubblica e dagli esponenti di enti rappresentativi di settore, determinando una netta contrapposizione con coloro che, esprimendo preoccupazione per una *escalation* repressiva ad oltranza (e scettici, dunque, nei confronti di una ulteriore riforma nel segno dell'inaspimento

mente, si è assistito ad un cambiamento di approccio della magistratura inquirente – nelle pronunce di merito e di legittimità in materia, invece, è ancor più risalente e radicato l’atteggiamento di costante chiusura nei confronti del principio di affidamento (*Vertrauensgrundsatz*)<sup>2</sup> – la quale ha iniziato a contestare con una certa frequenza il dolo eventuale rispetto alla produzione di eventi lesivi o mortali da parte di guidatori particolarmente deplorabili, rompendo così con una tradizione che concepiva il contesto stradale di esclusivo dominio della responsabilità colposa<sup>3</sup>.

Si è arrivati, così, dopo diversi passaggi parlamentari e con il ricorso al voto di fiducia<sup>4</sup>, al culmine di questa progressiva differenziazione<sup>5</sup> del sistema relativo

sanzionatorio), sono stati definiti «agguerriti e temibili avversari della proposta (agguerriti e temibili, perché sono quasi tutti schierati nelle fila dei giureconsulti e fra molti politici di tutti gli schieramenti, e non fra i comuni cittadini che si sono pronunciati in diversi sondaggi con oltre l’82% dei favorevoli»; «il trucco che alcuni avvocati e parlamentari tacciono sta nel fatto che queste severe previsioni [*quelle precedenti alla riforma del 2010*] partono sempre da pene minime di due o tre anni, per cui con l’applicazione del rito abbreviato e con il patteggiamento, partendo da pene base di quattro o cinque anni, concesse le sistematiche attenuanti si ottengono quasi sempre sentenze a pene che rimangono sotto i tre anni e liberi tutti!»: così, riproponendo un proprio discorso del 22 maggio 2015, il Presidente di A.S.A.P.S. («Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale») BISERNI, *Omicidio stradale: la richiesta non è il frutto di una bulimia legislativa, semmai di una anoressia di giustizia. Spieghiamo perché le leggi attuali non funzionano*, in CURI (a cura di), *Ordine pubblico e sicurezza nel governo della città*, Bologna, 2016, 251 e 252. Tra gli esponenti della dottrina penalistica, per un’autorevole presa di posizione in favore dell’inserimento di una fattispecie autonoma di omicidio stradale, C.F. GROSSO, *L’introduzione dei delitti di omicidio stradale e lesioni personali stradali*, in [www.asaps.it](http://www.asaps.it), rilasciando un parere datato 20 febbraio 2012.

<sup>2</sup> Si veda, per tutti, M. MANTOVANI, *Il principio di affidamento nella teoria del reato colposo*, Milano, 1997, 185 ss., in particolare, 215 ss.

<sup>3</sup> Come è noto, si tratta di una tendenza che non si è limitata al contesto stradale, ma ha riguardato anche almeno un altro settore prima approcciato con gli strumenti della responsabilità colposa, cioè quello delle attività produttive, con riferimento ai possibili danni ad esse collegati. Per uno sguardo critico a queste tendenze giurisprudenziali, si veda, per tutti, CANESTRARI, *Dolus eventualis in re licita: limiti e prospettive*, in *L’Indice Penale*, 2013, in particolare 27 ss.

<sup>4</sup> L’allora Presidente del Consiglio dei Ministri Renzi aveva assunto come impegno quasi personale quello di far approvare la tanto invocata riforma dell’omicidio stradale: «aspetteremo che sia il Parlamento a legiferare, visto che la discussione è in fase avanzata, ma se non lo farà il Parlamento, lo faremo noi. Il tempo dell’impunità è finito», in [www.corriere.it](http://www.corriere.it), articolo *La Promessa. Omicidio stradale, Renzi: «Il tempo dell’impunità è finito»*, 10 dicembre 2014. Per questo riferimento, si veda già M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, in *Dir. pen. cont.*, 9 dicembre 2015, 2, nt. 3. Cfr., inoltre, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, cit., 10 e 11.

<sup>5</sup> Sottolinea particolarmente questa progressiva differenziazione della disciplina relativa alla responsabilità penale stradale (da reato colposo, ma non solo) ROIATI, *L’introduzione dell’omicidio stradale*, cit., 1 ss. Evidenziare qui una spiccata differenziazione rispetto alla disciplina comune per la produzione colposa degli eventi morte e lesioni personali è senz’altro pertinente, così come si deve osservare come siano sempre di più i microsistemi parzialmente derogatori, in quanto dotati di regole proprie. Oltre al contesto stradale, si può menzionare, ad esempio, quello “lavorativo”, osservando che gli artt. 589 e 590 c.p. prevedono un trattamento sanzionatorio più severo del normale per la produzione dell’evento tipico «con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro», estendendo poi, ad

al reato colposo stradale, ridisciplinando più severamente ipotesi già contemplate in precedenza e tipizzando nuove fattispecie costruite intorno a diverse tipologie di guidatore deplorable: praticamente nulli, appunto, sono gli spazi lasciati aperti per un'applicazione retroattiva (in base ai commi 2 e ss. dell'art. 2 c.p.) delle nuove disposizioni, decisamente meno favorevoli - lo si vedrà nel dettaglio - rispetto a quelle previgenti.

Come si dirà, oltre all'omicidio stradale (indubbiamente il principale elemento di attenzione mediatica) la riforma ha delineato una disciplina speculare per le «lesioni personali stradali gravi o gravissime», incidendo poi anche, ad esempio, sulla previsione e sul bilanciamento di circostanze attenuanti e aggravanti, nonché (anche se con minore portata innovativa) sulla disciplina della prescrizione. Diverse modifiche hanno riguardato il d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (c.d.s.), ove rimangono disciplinati alcuni altri reati stradali, prevalentemente di natura contravvenzionale. Non mancano poi, ovviamente, ade-

---

opera dell'art. 590 c.p. in particolare, il regime derogatorio anche ai casi di violazioni «relative all'igiene del lavoro o che abbiano determinato una malattia professionale» ai fini della procedibilità (d'ufficio) delle lesioni gravi o gravissime. Si noti, inoltre, che in tale ambito tematico vi sono anche norme extracodicistiche capaci di incidere sensibilmente sull'*an* oppure sui centri soggettivi di imputazione della responsabilità colposa: si pensi, ad esempio, alla disciplina della delega di funzioni prevista dagli artt. 16 e 17 del d.lgs. 9 aprile 2008, n. 81. È poi evidente come differenziato (al punto da aver sollevato perplessità in ordine al rispetto dell'art. 3 Cost., per aver creato una sorta di privilegio di categoria di non pacifica ragionevolezza) possa concepirsi pure il sistema della responsabilità per colpa che riguarda il professionista sanitario, secondo la ben nota previsione dell'art. 3, 1° c., del d.l. 13 settembre 2012, n. 158 (come risultante in seguito alla legge di conversione 8 novembre 2012, n. 189): «L'esercente la professione sanitaria che nello svolgimento della propria attività si attiene a linee guida e buone pratiche accreditate dalla comunità scientifica non risponde penalmente per colpa lieve». Anche il c.d. d.d.l. Gelli, concepito per introdurre una disciplina sostitutiva di quella del 2012, pare collocarsi nell'ambito di questo percorso di differenziazione: «Se i fatti di cui agli articoli 589 e 590 sono commessi nell'esercizio della professione sanitaria, si applicano le pene ivi previste salvo quanto disposto dal secondo comma. Qualora l'evento si sia verificato a causa di imperizia, la punibilità è esclusa quando sono rispettate le raccomandazioni previste dalle linee guida come definite e pubblicate ai sensi di legge ovvero, in mancanza di queste, le buone pratiche clinico-assistenziali, sempre che le raccomandazioni previste dalle predette linee guida risultino adeguate alle specificità del caso concreto» (così il nuovo art. 590-*sexies* c.p.). Per osservazioni analoghe a quelle qui sviluppate, si vedano anche MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., in particolare, 174 ss.; MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"*, in *Dir. pen. cont.*, 20 maggio 2016, 4 ss., che parla di un'evoluzione del diritto penale, da «frammentario» a «frammentato», in generale e in particolare rispetto alla responsabilità colposa. In argomento, cfr. pure LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 11 e 12; nonché, per diffusi riferimenti critici, il compendio di contributi di RISICATO, PULITANÒ, MANNA, SOTIS, SESSA, BONINI, G. INSOLEIRA, N. MAZZACUVA, T. GUERINI, *La società punitiva. Populismo, diritto penale simbolico e ruolo del penalista. Un dibattito promosso dall'Associazione Italiana Professori di Diritto Penale*, in *Dir. pen. cont.*, 21 dicembre 2016. In generale, per una recente ricognizione di luci ed ombre nell'intero ambito della responsabilità penale colposa, L. STORTONI, *La categoria della colpa tra oggettivismo e soggettivismo (che ne è della colpa penale?)*, in *Ind. pen.*, 2016, 9 ss.

guamenti del codice di rito, a cui sono dedicati i commi 4 e 5 dell'articolo unico della nuova legge, così come sul fronte processuale si è andati a modificare anche la disciplina sulla competenza penale del Giudice di Pace (d.lgs. 28 agosto 2000, n. 274), operando una riduzione della casistica che potrà d'ora in avanti essere trattata da tale giudice.

Tutti questi adeguamenti paralleli rispetto agli interventi sul codice penale si sono resi indispensabili per coordinare i diversi testi normativi che disciplinano la materia, concepiti dal legislatore per operare in sinergia, anche se - lo si anticipa già adesso - (già c'erano prima e comunque) rimangono alcuni difetti di coordinamento "intrasistemici". Nelle prossime pagine, una menzione sarà fatta a diversi di questi profili innovativi della l. n. 41 del 2016, anche se attenzione privilegiata sarà dedicata alle (parzialmente) nuove fattispecie di omicidio stradale e lesioni personali (gravi o gravissime) stradali, nonché alle disposizioni a loro più strettamente collegate.

Un modo ordinato di procedere nell'esposizione può essere quello di trattare in parallelo (e non prima le une e poi le altre) le ipotesi di omicidio stradale e quelle di lesioni personali stradali gravi o gravissime, poiché, a ben vedere, ci troviamo di fronte a due gruppi di fattispecie che presentano la stessa struttura. L'omicidio stradale viene contemplato dal 1° c. dell'articolo unico della legge in commento, prevedendo l'inserimento di un nuovo art. 589-*bis* nel codice penale. Le lesioni personali stradali gravi o gravissime sono contemplate invece dal 2° c. dell'articolo unico, prevedendo un nuovo (nel senso, questa volta, di "diverso") art. 590-*bis* c.p., andando ad occupare il posto della disposizione prima dedicata al «computo delle circostanze», ora slittata all'art. 590-*quater* c.p. Quello che giustifica una trattazione coordinata è che le disposizioni dei due articoli si differenziano soltanto per una diversità di evento e quindi di trattamento sanzionatorio, ma, dal punto di vista del disvalore di condotta, gli otto commi che disciplinano le ipotesi di omicidio stradale trovano una perfetta corrispondenza negli otto commi posti a disciplina delle lesioni personali stradali gravi o gravissime. Si è dunque in presenza di uno schema che si ripete in maniera pienamente simmetrica dal punto di vista dei comportamenti su cui ha posto l'accento il legislatore.

### **1. Il guidatore delinquente colposo, ma trasgressore semplice**

Entrando nel dettaglio del 1° c. degli art. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., vi si trova la disciplina delle ipotesi base, rispettivamente, dell'omicidio colposo stradale e delle lesioni personali colpose stradali gravi o gravissime. Queste ipotesi, che per diversi commentatori sono diventate dei reati autonomi (mentre prima

era più chiara la loro natura di fattispecie circostanziali)<sup>6</sup>, possono definirsi in ogni caso di base in quanto trovano operatività quando l'evento risulta cagionato genericamente «con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale». Ovviamente, una lettura non isolata di questo 1° c., consente agevolmente di ritenere che le violazioni lì contemplate siano altre e meno “qualificate” rispetto a quelle dei commi successivi; pertanto, risulta possibile riempire di contenuto il catalogo delle norme stradali qui rilevanti procedendo *a contrario*, cioè per esclusione delle violazioni menzionate nei commi successivi, nel contesto di un rapporto che normalmente è di tipo genere-specie.

Sulla natura di autonomi reati oppure di fattispecie circostanziali rispetto all'omicidio colposo e alle lesioni colpose di queste ipotesi “base” si tornerà in seguito, una volta trattati anche altri punti della riforma, che consentiranno di disporre di una visione di insieme, attraverso la quale il giudizio sarà più ponderato.

Si può intanto constatare come le pene stabilite per queste ipotesi base siano rimaste pressoché le stesse che il legislatore prevedeva in precedenza, quando le contemplava nel contesto generale dell'omicidio colposo e delle lesioni colpose gravi o gravissime, equiparando peraltro *quoad poenam* tali ipotesi “stradali” alle corrispondenti ipotesi di omicidio colposo e di lesioni personali colpose gravi o gravissime integrate con violazione delle norme sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro. Ora le ipotesi “stradali” base sono state separate da quelle “lavorative” e, a ben vedere, una novità, seppur minima, riguarda comunque anche le pene, che sono (non esattamente, ma) pressoché le stesse: mentre per l'omicidio colposo “stradale” non ulteriormente qualificato la reclusione da 2 a 7 anni rimane la pena prevista esattamente come prima, la riproposizione del precedente regime sanzionatorio per le lesioni personali colpose stradali è esatta solo rispetto alle lesioni gravissime (da 1 a 3 anni di reclusione, sia prima che oggi); rispetto alle lesioni gravi rimane ora solo la pena detentiva (da 3 mesi a 1 anno), prima prevista in alternativa alla pena pecuniaria (la multa da 500 a 2000 euro), che ora è rimasta vigente solo per le corrispondenti ipotesi di lesioni personali colpose gravi in ambito lavo-

---

<sup>6</sup> In questo senso, ad esempio, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 58; NOTARO, *I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali: norme “manifesto” o specializzazione dello statuto colposo?*, in [www.legislazionepenale.eu](http://www.legislazionepenale.eu), 28 luglio 2016, 5; LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, cit., 4; ROLATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 7; MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 22; M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, cit., 2. Argomentata ed arricchita da una prospettiva parimenti sistematica è la tesi contraria di TORNATORE, *Lesioni personali stradali: profili problematici in tema di procedibilità del reato*, in [www.altalex.it](http://www.altalex.it).

rativo. Quanto appena osservato alimenta uno dei tanti dubbi di ragionevolezza della riforma<sup>7</sup>: questa diversificazione sanzionatoria tra il contesto stradale (non qualificato da speciali violazioni) e quello lavorativo, nella misura in cui è limitata solo a questo caso delle lesioni gravi non sembra avere alcuna plausibile giustificazione. L'impressione è che, semplicemente, risultasse distonica con la spinta repressiva di fondo, piena di simbologia mediatica, l'idea di lasciare in piedi nella comminatoria editale la possibilità di una risposta sanzionatoria (solo) pecuniaria.

Quanto al lessico impiegato dal legislatore, non è affatto negativa la (solo) apparente ridondanza con cui si conferma (rispetto agli artt. 589 e 590 c.p.) la necessità di una colpa («per colpa») nella produzione dell'evento. Ciò, non solo perché ci sono norme che disciplinano la circolazione stradale senza essere norme cautelari<sup>8</sup>, ma anche perché tale espressione dovrebbe contribuire a ridurre il rischio di condanne fondate sullo schema canonistico del *versari in re illicita*, in base a cui chi si macchia di una qualche illiceità (e quindi *in re illicita versatur*) è chiamato sempre e comunque a rispondere di qualsiasi sviluppo negativo di essa (*tenetur etiam pro casu*). Un'evoluzione ormai non più ignorabile nella ricostruzione della fisionomia costituzionalmente orientata della responsabilità colposa induce dunque a valorizzare gli importanti accertamenti relativi ai due nessi “normativi” tra colpa ed evento: cioè che l'evento concreto rappresenti una concretizzazione del rischio che la regola cautelare violata mirava a fronteggiare e che l'evento stesso non si sarebbe verificato ugualmente rispettando la regola cautelare violata<sup>9</sup>. Qui, peraltro, vale la pena

<sup>7</sup> Come si avrà modo di evidenziare, probabilmente è proprio il principio di ragionevolezza quello più volte messo in tensione dalle previsioni introdotte dalla l. 23 marzo 2016, n. 41. Sulle diverse declinazioni del principio di ragionevolezza in materia penale e sulla sua giustiziabilità, si vedano, ad esempio, RECCHIA, *Le declinazioni della ragionevolezza penale nelle recenti decisioni della Corte costituzionale*, in *Dir. pen. cont., Riv. trim.*, 2/2015, 55 ss.; G. INSOLERA, *Principio di eguaglianza e controllo di ragionevolezza sulle norme penali*, in G. INSOLERA, N. MAZZACUVA, PAVARINI, ZANOTTI (a cura di), *Introduzione al sistema penale*, I, Torino, 2012, 394 ss.; PULITANÒ, *Ragionevolezza e diritto penale*, Napoli, 2012; MANES, *I recenti tracciati della giurisprudenza costituzionale in materia di offensività e ragionevolezza*, in *Dir. pen. cont., Riv. trim.*, 1/2012, in particolare, 106 ss.; ID., *Attualità e prospettive del giudizio di ragionevolezza in materia penale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2007, p. 739 ss.

<sup>8</sup> Nell'ambito del titolo V del c.d.s., dedicato proprio alle «norme di comportamento», si noti come, accanto a regole di condotta con finalità indubbiamente precauzionali in relazione all'incolumità degli utenti della strada, siano state collocate previsioni di natura evidentemente diversa, come, ad esempio, quelle dell'art. 181 («esposizione dei contrassegni per la circolazione»), ancorché ormai superate dall'evoluzione della normativa successiva all'entrata in vigore del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285.

<sup>9</sup> Per tutti, si vedano, pur con accenti diversi, MARINUCCI, *La responsabilità colposa: teoria e prassi*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2012, 10 ss., sul solco tracciato dal suo fondamentale studio monografico *La colpa per inosservanza di leggi*, Milano, 1965; CASTRONOVO, *La colpa penale*, Milano, 2009, ad esempio, 289; DONINI, *Imputazione oggettiva dell'evento. “Nesso di rischio” e responsabilità per fatto proprio*, Torino, 2006, in particolare, 93 ss.; VENEZIANI, *Regole cautelari “proprie” ed “improprie”*

notare come il legislatore abbia opportunamente scartato formule più ambigue, pure previste nel nostro codice penale, ad esempio, «a titolo di colpa» (artt. 57 e 83 c.p.); espressione che secondo diverse voci in dottrina lascia spazio anche a forme di imputazione sostanzialmente non colpevole<sup>10</sup>.

In coerenza con quanto appena osservato e soprattutto cercando di giustificare l'applicazione di una pena più severa rispetto alle ipotesi semplici di omicidio colposo o lesioni colpose, la lettura più piana che si può proporre dei commi 1 degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. è quella per cui proprio nelle violazioni delle norme sulla disciplina della circolazione stradale sia da ricercare il profilo causalmente decisivo per la verifica dell'evento<sup>11</sup>. In altre parole, valorizzando al meglio le potenzialità semantiche dell'espressione «per colpa [...] con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale», non sarebbe sufficiente il mero riscontro di queste specifiche violazioni circolatorie, quando non decisive per il verificarsi dell'evento, così escludendo i casi di diversa colpa “causatrice” dell'evento semplicemente affiancata da un'ininfluente specifica violazione del codice della strada. La precisazione, invero, pare avere rilievo più che altro in astratto, probabilmente, in quanto le cautele positivizzate nel c.d.s. provvedono ad una mappatura piuttosto capillare del “rischio stradale” e della sua gestione: è difficile immaginare un evento lesivo o mortale verificatosi sulla strada e in cui la colpa si polarizzi su profili cautelari diversi da quelli disciplinati nel c.d.s. Inoltre, non va trascurata l'esistenza di una norma generale come quella dell'art. 140 c.d.s., a cui potrebbe forse attribuirsi (tuttavia, trascurando, così, la necessità di rinvenire delle precise note modali nella condotta precauzionale positivizzata) il ruolo di ammantare di colpa specifica, per (indiretta) violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, quasi tutte le (pur non moltissime) ipotizzabili violazioni cautelari alla guida che non siano esplicitamente codificate: «Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata

---

*nella prospettiva delle fattispecie colpose causalmente orientate*, Padova, 2003; FORTI, *Colpa ed evento nel diritto penale*, Milano, 1990, 321 ss.

<sup>10</sup> Rispetto all'art. 83 c.p., si vedano, ad esempio, CANESTRARI, CORNACCHIA, DE SIMONE, *Manuale di diritto penale. Parte generale*, Bologna, 2007, 488; M. ROMANO, *Commentario sistematico del codice penale*, I, Milano, 2004, 789.

<sup>11</sup> Analogamente, ad esempio, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, cit., 16. Per una rassegna commentata della giurisprudenza precedente alla riforma, si veda D'AURIA, *La colpa stradale: un'analisi giurisprudenziale. Regole di comportamento, requisiti e limiti, profili processuali*, Assago, 2010, 65 ss.; dello stesso Autore, più di recente, *Omicidio stradale: prime osservazioni*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 429 ss.

la sicurezza stradale»<sup>12</sup>.

È ovvio che dovrebbero essere esclusi dall'ambito applicativo dei commi 1 degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. anche i casi in cui l'evento si sarebbe verificato ugualmente pur in presenza di un comportamento conforme al compendio cautelare stradale, scritto o non scritto. Ma allora - è bene evidenziarlo - dovrebbe normalmente cadere, più radicalmente, già la responsabilità per colpa *tout court*<sup>13</sup>.

Coloro che optano per una lettura particolarmente restrittiva delle disposizioni in esame respingono poi quella giurisprudenza, anche di legittimità, che riteneva sussistenti le precedenti corrispondenti aggravanti, collocate nell'ambito degli artt. 589 (2° c.) e 590 (3° c.) c.p., anche in ipotesi di inosservanza di cautele mirate a rendere corretta e sicura più che altro la circolazione altrui in via mediata, cioè incidendo su profili diversi rispetto a quelle relativi

<sup>12</sup> Si ripropone qui una questione (quantomeno) classificatoria simile a quella condizionata, nel contesto degli infortuni sul lavoro, da una norma quale quella dell'art. 2087 c.c.: «L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro». La carenza di connotati realmente modali in tale previsione civilistica ha indotto buona parte della dottrina penalistica a dubitare fortemente che la violazione di una norma precauzionale di per sé non positivizzata dia ugualmente luogo ad un'ipotesi di colpa specifica, potendosi comunque ravvisare una indiretta violazione dell'art. 2087 c.c. e quindi di una norma (indubbiamente a sfondo cautelare) scritta. Si veda, ad esempio, VENEZIANI, *I delitti colposi*, in MARINUCCI, DOLCINI (a cura di), *Trattato di diritto penale, Parte speciale, I delitti contro la vita e l'incolumità individuale*, Padova, 2003, 400, il quale, pure, ravvisa una tendenza all'utilizzo dell'art. 2087 c.c. in «funzione addirittura promozionale di una più ampia e compiuta tutela della sicurezza rispetto a standard ricavabili dall'assetto normativo codificato in materia». Più in generale, sul frequente ricorso legislativo a formule che non indichino immediatamente un concetto chiaro piuttosto che un comportamento punito oppure, al contrario, auspicato (come in ambito cautelare), CASTRONUOVO, *Clausole generali e diritto penale*, in *Dir. pen. cont.*, 14 novembre 2012. Rispetto all'ambito stradale, in merito alle ipotesi di regole cautelari elastiche nonché ai rapporti tra colpa generica e colpa specifica, si veda D'AURIA, *La colpa stradale*, cit., 89 ss. e 102 ss. In argomento, cfr. anche MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 68 ss.; MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 20.

<sup>13</sup> Nonostante qualche ambiguità terminologica, pare piuttosto rassicurante la lettura congiunta di due massime di una recente pronuncia di legittimità, peraltro successiva alla riforma (Cass., Sez. IV, 5 aprile 2016, n. 17000, in *DeJure*): «In tema di omicidio colposo da incidente stradale, la violazione, da parte di uno dei conducenti dei veicoli coinvolti, di una specifica norma di legge dettata per la disciplina della circolazione stradale non può di per sé far presumere l'esistenza del nesso causale tra il suo comportamento e l'evento dannoso, che occorre sempre provare e che si deve escludere quando sia dimostrato che l'incidente si sarebbe ugualmente verificato anche qualora la condotta antigiuridica non fosse stata posta in essere». «In tema di delitti colposi, per stabilire la sussistenza del nesso causale tra la condotta del soggetto attivo e l'evento, occorre verificare la sussistenza non solo della causalità della condotta (overrossia della dipendenza dell'evento dalla condotta in cui quest'ultima si ponga come "*condicio sine qua non*", in assenza di decorsi causali alternativi eccezionali, indipendenti e imprevedibili), ma altresì della sussistenza della causalità della colpa (intesa come introduzione, da parte del soggetto agente, del fattore di rischio poi concretizzatosi con l'evento, posta in essere attraverso la violazione delle regole di cautela tese a prevenire e a rendere evitabile il prodursi di quel rischio)».



ad una propria condotta di guida<sup>14</sup>.

## 2. Il collezionista di reati (e aggravanti)

Nel 2° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., il legislatore disciplina le fattispecie “di punta” della riforma, quelle su cui si esprimeva e tuttora si esprime la maggiore indignazione dell’opinione pubblica, prevedendo per esse il trattamento sanzionatorio più severo. Si tratta dei casi in cui «chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa» la morte oppure le lesioni personali gravi o gravissime di una persona.

Come si vedrà trattando l’art. 590-*quater* c.p., che prevede una deroga all’ordinaria disciplina di bilanciamento delle circostanze, la natura circostanziale di queste ipotesi è esplicitamente indicata dal legislatore, che ha previsto delle circostanze aggravanti indipendenti, cioè con una propria cornice edittale: per l’omicidio colposo la pena prevista va da 8 a 12 anni di reclusione, rendendo praticamente impossibile l’accesso a misure alternative alla detenzione; per le lesioni personali colpose gravi da 3 a 5 anni, mentre per quelle gravissime da 4 a 7 anni.

In questo caso, a differenza di quanto visto rispetto alle ipotesi base di omicidio colposo o lesioni colpose “stradali”, non si può parlare affatto di una riproposizione delle cornici edittali preesistenti alla riforma. Il legislatore, come è noto, prevedeva già nel 3° c. degli artt. 589 e 590 c.p. un’aggravante specifica per la realizzazione del fatto avendo assunto alcolici tali da superare la soglia più alta, cioè di 1,5 g/l di alcol nel sangue, oppure in condizione di alterazio-

---

<sup>14</sup> Si veda, ad esempio, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, cit., 14-16. In un caso affrontato di recente dalla Cassazione la pena è stata aumentata (ravvisando l’ipotesi qualificata dalla violazione di norme sulla disciplina della circolazione stradale) poiché alcuni operai comunali, alle prese con un cantiere ancora aperto, non avevano predisposto una segnaletica stradale adeguata, consentendo così la verifica dell’incidente mortale di un motociclista che aveva perso il controllo del mezzo in coincidenza di un dosso artificiale posto dagli stessi operai alla fine di una discesa, ma senza segnalazione (Cass., Sez. IV, 3 ottobre 2014, n. 44811, in *DeJure*). Questo genere di prospettiva estensiva della Cassazione è stato confermato anche in un caso passato al vaglio di legittimità dopo l’approvazione della riforma in commento: l’aggravante è stata riconosciuta in capo ad un automobilista che, dopo aver fermato il veicolo, aveva aperto lo sportello senza la dovuta attenzione, cagionando lo sbandamento di un ciclista, poi caduto e investito da un altro mezzo in arrivo (Cass., Sez. IV, 20 maggio 2016, n. 33602, in *DeJure*). Proprio in merito a casi come quest’ultimo, è d’obbligo il rinvio alle “classiche” pagine di G. WILLIAMS, *The unresolved problem of recklessness*, in *Legal Studies*, 1988, 8, 82 e 83.

ne da stupefacenti o psicotropi<sup>15</sup>. Le pene erano però più basse: per l'omicidio colposo la pena della reclusione prevista era da 3 a 10 anni; per le lesioni personali colpose gravi da 6 mesi a 2 anni, mentre per quelle gravissime da 1 anno e 6 mesi a 4 anni. Come si può constatare, gli aumenti non sono stati trascurabili; anzi, guardando ai minimi edittali, gli incrementi vanno da poco meno del 200% (triplicazione) per l'omicidio colposo e le lesioni gravissime, fino al 500% (sestuplicazione) nel caso delle lesioni gravi.

Allora, anche senza dover aggiungere molto altro, sorge spontaneo un dubbio sulla razionalità di una simile "*reformatio in peius*". Delle due l'una: o ci trovavamo prima in presenza di una disciplina costituzionalmente illegittima per violazione dei principi di proporzione e ragionevolezza, oppure tale condizione affligge le norme attuali.

Una giustificazione di tale scelta sanzionatoria potrebbe essere tentata osservando che anche la terminologia impiegata dal legislatore non è perfettamente coincidente con quella che si trovava prima, ma si tratterebbe di considerazione di assai corto respiro, anche alla luce di quanto si sta per dire.

Qui, il problema interpretativo affrontato poco fa e relativo a quale violazione cautelare debba essere decisiva per la verifica dell'evento si ripropone, ma presentando maggiori complessità. In quasi tutti i casi di guida in stato di ebbrezza oppure di alterazione da assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, l'essersi posti in tali condizioni non rappresenta la condotta su cui si polarizza la colpa più prossima all'evento. Se si guarda alla casistica degli incidenti mortali o lesivi cagionati da soggetti "ubriachi" (*rectius*: ebbri per aver assunto alcolici)<sup>16</sup> o "drogati", si vede che l'evento è un risultato che si determina quando negli istanti immediatamente precedenti vi è, ad esempio, un'invasione di corsia, una mancata precedenza, un mancato rispetto delle

---

<sup>15</sup> È stata quindi riproposta l'equiparazione tra guidatore molto ebbro per aver assunto alcolici e guidatore "drogato" (declinando in questo contesto la ancor più "tradizionale" assimilazione tra assunzione di alcolici e assunzione di stupefacenti che si ritrova già nella "parte generale" del c.p., in tema di imputabilità, in particolare negli artt. 93, 94 e 95, ove però non si fa cenno alcuno a profili quantitativi); equiparazione secondo taluno discutibile perché grossolana e priva di reali riscontri empirici tali da giustificare la presunzione *iuris et de iure* di un'identità di pericolosità o di disvalore. Tra i più critici, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 22; M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, cit., 4, nt. 11, secondo cui, proprio in relazione all'assunzione di stupefacenti, «manifestamente irragionevole appare l'omessa indicazione di parametri quali-quantitativi per valutarne l'incidenza sulla guida»; inoltre, ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 9, il quale richiama anche l'ipotesi giustificativa di MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 9 («Si tratta di una differenza che potrebbe giustificarsi in ragione del fatto che l'assunzione di sostanze stupefacenti non rileva in quanto tale, rendendosi necessario anche il conseguente stato di alterazione»).

<sup>16</sup> MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 1 ss., che procede ad una «distinzione terminologica e giuridica tra i concetti di ebbrezza e ubriachezza».

distanze di sicurezza ecc. In altre parole, l'incidente non è generato, di per sé, dalle condizioni alterate di chi era alla guida, ma da un'ulteriore violazione cautelare, che molto spesso è conseguenza proprio dell'alterazione. Questo aspetto è noto allo stesso legislatore, il quale tipizzava le vecchie aggravanti corrispondenti (3° c. degli artt. 589 e 590 c.p.) in questi termini: «se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da:

1) soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;

2) soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope».

Volendo proporre un'interpretazione ragionevole dell'attuale aggravante del 2° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., non si può prescindere dall'accertamento di una decisività della condizione di alterazione del soggetto rispetto alla produzione dell'evento, pur realizzatosi anche in ragione di ulteriori violazioni. In altre parole, l'alterazione del soggetto deve necessariamente aver influito sulla verifica dell'evento e, quindi, non essere un fattore meramente coesistente ed indipendente rispetto agli ultimi anelli causali che determinano l'evento<sup>17</sup>.

Si ragioni su alcuni esempi.

L'aggravante sussiste se lo stop non viene rispettato per via del forte appannamento del guidatore ebbro, che proprio in ragione di ciò non percepisce l'evidente segnaletica orizzontale e verticale, finendo per travolgere un veicolo procedente su una strada con diritto di precedenza, così ferendone o uccidendone il conducente o un passeggero.

L'aggravante in esame non dovrebbe essere riconosciuta se, ad esempio, il guidatore ebbro si trova a percorrere un tratto di strada simile ad una rotonda; tratto a lui noto ma del quale non aveva mai compreso bene le regole di precedenza, trovandosi in affanno anche nei momenti in cui lo percorreva sobrio<sup>18</sup>. Se si riuscisse processualmente a ricostruire, magari tramite testimoni (ad esempio, il collega di lavoro, più volte trasportato), che tale guidatore ha sempre sbagliato nell'interpretare le regole di precedenza valide in quel tratto

<sup>17</sup> Tra i commenti successivi alla riforma, ad esempio, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 60, criticando, nella nt. 1, la diversa posizione di GIUS. AMATO, *Prevista l'aggravante per il reato commesso sotto l'effetto di alcool*, in *Guida dir.*, 2016, 16, 60 e 61; LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 17 ss.; TRINCI, *L'omicidio colposo e le lesioni colpose commesse durante la circolazione stradale (ante L. n. 41/2016)*, in BALZANI, TRINCI (a cura di), *I reati in materia di circolazione stradale*, Padova, 2016, 285; NOTARO, *I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali*, cit., 9 ss.

<sup>18</sup> L'esempio può forse sembrare artificioso, ma è ricavato dalla personale (e quotidiana) osservazione del disorientamento di moltissimi guidatori impegnati a percorrere un tratto di strada nella città di Bologna, precisamente quello che "abbraccia" Porta Lame.

di strada, comportandosi ogni volta nello stesso modo, e provoca, per mera coincidenza, un incidente mortale o lesivo proprio il giorno in cui si trova a guidare molto ebbro (oltre la soglia di 1,5 g/l di alcol nel sangue), il reato colposo sussisterebbe certamente, ma dovrebbe potersi dire qualificato solo *ex* 1° c. dell'art. 589-*bis* o 590-*bis* c.p. Non dovrebbe dunque venire in rilievo questa ipotesi del 2° c. dei nuovi articoli codicistici<sup>19</sup>.

Nel caso diverso ancora in cui il guidatore molto ebbro travolgesse un altro automobilista oppure un pedone per via dello scoppio improvviso ed imprevedibile di uno degli pneumatici, portando ad un'incontrollabile sbandamento del mezzo, non solo non dovrebbe applicarsi l'aggravante; in un caso del genere, sembra più radicalmente difettare l'illecito colposo in sé, ferma restando, ovviamente, la responsabilità penale per la contravvenzione di guida in stato d'ebbrezza.

A risultati analoghi a quelli verso cui si sono condotti gli esempi ora formulati si può (anzi si deve) pervenire oggi, esattamente come ieri. A ben vedere, si può ritenere che, dal punto di vista strutturale, non vi sia stato un cambiamento delle fattispecie in esame tale da giustificare, di per sé, gli esorbitanti incrementi sanzionatori di cui si è dato conto nel dettaglio poco sopra. Le "ragioni", dunque, sono tutte di politica criminale.

Il fatto che l'art. 590-*quater* c.p. qualifichi le ipotesi di questi secondi commi in termini circostanziali attenua uno dei problemi dell'imputazione colpevole della condotta consistente nel porsi alla guida in condizioni di ebbrezza alcolica o "drogati", nel senso che dovrebbe bastare ora la colpa, mentre, guardando al percorso che ha preceduto l'approdo al testo attuale, si può constatare come siano state ipotizzate anche soluzioni differenti, che meritano, almeno in parte, menzione.

In una delle precedenti versioni del testo sull'omicidio stradale (diversa da quelle immediatamente precedenti all'approvazione della riforma)<sup>20</sup>, si prevedeva una fattispecie autonoma basata sul porsi «consapevolmente» alla guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagionando in tal modo la morte di una persona. La disposizione, così strutturata, non era accompagnata, almeno in alcuni testi

---

<sup>19</sup> Certo, ci si dovrebbe confrontare con la prevedibile obiezione accusatoria in base a cui se il guidatore non fosse stato molto ebbro, pur errando come sempre, avrebbe però probabilmente frenato in tempo o comunque evitato l'incidente dannoso. Tuttavia, qualora fosse concretamente possibile superare tale obiezione, dovrebbe davvero escludersi l'applicazione dell'aggravante di cui si sta trattando.

<sup>20</sup> Si veda, ad esempio, il testo relativo al d.d.l. S. n. 859, presentato in Senato nel 2013 su iniziativa del Sen. Domenico Scilipoti Isgro', consultabile in [www.senato.it](http://www.senato.it). Per una rassegna delle proposte avanzate nell'ambito dei lavori parlamentari, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 43 ss.

proposti, da una corrispondente versione per le lesioni personali ed era prevista una sua collocazione codicistica subito dopo l'omicidio volontario (creando dei nuovi articoli *575-bis* o *577-bis* c.p.), evidenziando così una qualificazione spiccatamente dolosa, nel suo complesso, del comportamento descritto. Quando prevista, la corrispondente ipotesi per le lesioni personali trovava "coerentemente" collocazione in un nuovo art. *582-bis* c.p. e non, come oggi, dopo la fattispecie di lesioni colpose. L'operazione, al di là degli aspetti simbolici, mirava, tra l'altro, all'obiettivo di dare supporto legale più esplicito a quella giurisprudenza dell'ultimo decennio che, avvertendo dei limiti, soprattutto di pena, nello strumentario della responsabilità penale per colpa, nel cui ambito gli incidenti stradali venivano tradizionalmente ricondotti fino a quel momento, aveva iniziato a romperne gli argini, sconfinando nel terreno doloso grazie al "grimaldello" del dolo eventuale, approdando così a lidi più appaganti dal punto di vista della risposta sanzionatoria, comunque mai sufficiente per l'opinione pubblica, costantemente indignata nei confronti di un apparato normativo censurato dalla stampa a più riprese come degno di scandalo.

Si può notare come tale versione della fattispecie di omicidio stradale, per come formulata, fosse in grado di alimentare almeno altrettante storture quante quelle a cui intendeva porre rimedio. Viene infatti spontaneo chiedersi, ad esempio, se sia così agevole, anche semplicemente guardando l'*id quod plerumque accidit*, riscontrare una reale consapevolezza del soggetto agente nel mettersi alla guida in stato di ebbrezza, soprattutto considerando che lo stato di ebbrezza sarebbe stato rilevante, ai fini della sussistenza del reato di cui si parla, solo superata la soglia non consentita di 0,8 g/l di alcol nel sangue: in alcune versioni, appunto, era sufficiente il superamento della soglia prevista dalla lett. b) del 2° c. dell'art. 186 c.d.s. Trattandosi di un'autonoma fattispecie delittuosa assoggetta alle regole dell'imputazione dolosa, non essendoci infatti alcun riferimento esplicito e nemmeno implicito alla colpa, il ricorso alla controversa figura del dolo eventuale rispetto a questo elemento costitutivo del reato sarebbe stato forse la regola più che l'eccezione<sup>21</sup>. Ma ancora più perplessità ha suscitato il fatto che la fattispecie sembrasse concepita in modo da configurare una sorta di presunzione di dolo eventuale rispetto all'evento dannoso finale. In un commento precedente rispetto alla riforma si era ravvisato proprio il rischio di una presunzione di questo tipo, secondo cui

---

<sup>21</sup> Si veda C.F. GROSSO, *L'introduzione dei delitti di omicidio stradale e lesioni personali stradali*, cit., 7, il quale (pronunciandosi nel 2012 su un testo analogo) ha ravvisato un «delitto "a dolo necessariamente eventuale"».

chi decide di guidare un veicolo in condizioni di ebbrezza o alterazione da stupefacenti si rappresenta e accetta, per ciò solo, il rischio di provocare un incidente e le sue conseguenze potenzialmente tragiche<sup>22</sup>.

Il tentativo di risolvere (più) legalmente i problemi della criminalità stradale con una fattispecie del genere avrebbe in realtà indotto la giurisprudenza a forzare ancora di più le basilari regole della parte generale. Ricapitolando: avremmo assistito ad un non marginale ricorso al dolo eventuale rispetto alla condotta di guida in condizioni di ebbrezza; dolo eventuale peraltro configurato in capo ad un soggetto che è comunque in uno stato di quantomeno attenuata lucidità. Il dolo eventuale sarebbe poi stato frequentissimo oggetto di una presunzione rispetto alla produzione dell'evento mortale, spostando insidiosamente il momento dell'accertamento dell'elemento psicologico a monte, cioè appena messo in moto il veicolo e non in coincidenza della verifica dell'evento, come, invece, dovrebbe essere. Così, peraltro, ci si sarebbe anche allontanati dalle indicazioni delle Sezioni Unite della Cassazione, che, nell'ambito della nota vicenda ThyssenKrupp, ha richiesto una rappresentazione non vaga o sfumata, ma chiara, lucida e quindi più concreta dell'evento che si pretenda di imputare all'agente a titolo di dolo eventuale<sup>23</sup>.

Sarebbe stato quantomeno azzardato, per non dire antistorico, scommettere

---

<sup>22</sup> Cfr., prima della riforma, LATTANZI, *L'omicidio stradale. Relazione al convegno sul tema "ipotesi su una nuova figura di reato: l'omicidio stradale"*, Napoli, 7 marzo 2014, in *Cass. pen.*, 2014, 1980 ss., richiamato da ROJATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 7, nt. 23, evidenziando, appunto, una sorta di presunzione di dolo eventuale nell'ambito del vecchio testo. Per critiche di segno analogo, si vedano anche TASSINARI, *La collisione fra istanze generalpreventive e principi costituzionali nel disegno di legge sul così detto omicidio stradale*, in CURI (a cura di), *Ordine pubblico e sicurezza nel governo della città*, cit., 262 ss.; AMATI, *L'omicidio stradale tra istanze repressive e principi costituzionali in materia penale* (Relazione al convegno "Il nuovo reato di omicidio stradale. Fra enfasi mediatica e problematiche giuridiche", Udine, 6 marzo 2015), in [www.filodiritto.com](http://www.filodiritto.com), 6 aprile 2016, 2 ss.

<sup>23</sup> Cass., S.u., 24 aprile 2014, n. 38343, (ad esempio) in *Cass. pen.*, 2015, 426, con commento di SUMMERER, *La pronuncia delle Sezioni unite sul caso Thyssen Krupp. Profili di tipicità e colpevolezza ai confini tra dolo e colpa*, 490 ss. Quanto alle perplessità riguardo al sistematico ricorso al dolo eventuale in caso di approvazione delle proposte di legge esaminate nel testo, sia consentita una precisazione: un conto è constatare come il *dolus eventualis* basti per la punibilità a titolo di dolo in ambito delittuoso - questa è l'opinione assolutamente maggioritaria in dottrina ed in giurisprudenza - e che quindi tale forma di colpevolezza possa, in un certo senso, considerarsi il "minimo comune denominatore" della responsabilità dolosa; altra cosa, invece, è accettare di buon grado che vi si ricorra regolarmente, soprattutto per infliggere pene così severe, se solo ci si ricorda che l'individuazione dei confini esatti del dolo eventuale è forse la «più difficile e la più discussa» questione del diritto penale: WELZEL, *Das deutsche Strafrecht. Eine systematische Darstellung*, Berlin, 1969, 69. In generale, per un allineamento al principio di colpevolezza (ed alle sue declinazioni) della responsabilità penale del guidatore in stato di ebbrezza, che, peraltro, si interseca con la controversa logica dell'*actio libera in causa* (su cui, di recente, MENGHINI, *Actio libera in causa*, Assago, Padova, 2015), si veda lo studio monografico di RECCIA, *La criminalità stradale. Alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Torino, 2014, in particolare, 93 ss. e 118 ss. Ancor più di recente, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 59 ss. e 190 ss.

su un atteggiamento di rigore della giurisprudenza, di non applicazione di disposizioni come quelle qui ora criticate, qualora giunte ad essere vigenti; difficilmente la magistratura avrebbe rispedito al mittente la riforma per incongruenza rispetto alla fenomenologia che si intendeva disciplinare.

Tornando al testo definitivamente approvato, come si accennava, si può dire che, rispetto al superamento delle soglie ed al correlato evento di stato di ebbrezza, il problema di imputazione colpevole pare ora di più agevole soluzione. Le attuali ipotesi di omicidio colposo stradale e lesioni colpose stradali in stato di ebbrezza sono concepite quali circostanze aggravanti, come esplicitato dall'art. 590-*quater* c.p., e per ogni loro elemento il regime di imputazione dovrebbe essere quello previsto dall'art. 59, 2° c., c.p., cioè un regime di imputazione sostanzialmente per colpa. I problemi di imputazione legati alla condizione di ebbrezza sono allora attenuati, non essendo necessaria una consapevolezza di aver superato il limite, ma bastando che ciò sia avvenuto per colpa e che sia quindi in qualche modo rimproverabile al soggetto; rimproverabilità di frequente sussistenza, essendo il tasso alcolemico espresso tendenzialmente conoscibile *ex ante*: in molti locali, ad esempio, ci sono delle apposite tabelle facilmente leggibili e in grado di dare indicazioni sul tasso alcolemico corrispondente all'assunzione di un certo quantitativo di bevande di una determinata qualità, prendendo peraltro in considerazione elementi di dettaglio relativi al profilo dell'assuntore, tra cui il sesso ed il peso<sup>24</sup>.

---

<sup>24</sup> Nel contesto delle circostanze aggravanti ora in esame, quanto appena detto nel testo vale naturalmente a patto che si voglia sostenere la piena pertinenza della regola d'imputazione dell'art. 59, 2° c., c.p., posto che rispetto all'evento il legislatore ha menzionato esplicitamente la colpa, mentre non ha fatto lo stesso in relazione alla condizione di alterazione alla guida. A questo proposito, occorre ricordare che, pur a fronte della regola generale che prevede un addebito delle aggravanti almeno per colpa (cioè «focalizzandosi su di una situazione di colposo mancato apprezzamento soggettivo delle circostanze, quale requisito minimo per porre a carico dell'agente i relativi aumenti di pena»: AL. MELCHIONDA, *La nuova disciplina di valutazione delle circostanze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1990, 1449), per alcune aggravanti si ritiene indispensabile un coefficiente di colpevolezza sostanzialmente dolosa (in termini più che altro di conoscenza effettiva), come, ad esempio, nel caso dell'art. 61, n. 4, c.p., che conduce ad un aumento di pena qualora il reo abbia adoperato sevizie o abbia agito con crudeltà verso le persone (PUTINATI, *Responsabilità dolosa e colposa per le circostanze aggravanti*, Torino, 2008, 175 ss.; AL. MELCHIONDA, *Le circostanze del reato: origine, sviluppo e prospettive di una controversa categoria penalistica*, Padova, 2000, 762). Riproponendo parzialmente il ragionamento, si potrebbe forse sostenere che, pur rimanendo quello dell'art. 59, 2° c., c.p. il criterio di imputazione degli elementi circostanziali valido in generale, qui debba prevalere il dato letterale specifico, facendo applicazione del diverso principio per cui il legislatore "*ubi voluit dixit, ubi noluit tacuit*". Ne deriverebbe una configurazione sostanzialmente preterintenzionale di queste fattispecie aggravate, con imputazione necessariamente dolosa per il primo segmento della fattispecie (la guida in stato di ebbrezza) ed un'imputazione necessariamente colposa rispetto all'evento finale (la morte o le lesioni personali altrui). Peraltro, si tratterebbe di una configurazione preterintenzionale in senso diverso da quello "tradizionale" (che si riferisce a reati aggravati da un evento), essendo qui l'imputazione colposa (e non quella dolosa) ad essere riferita ad un elemento (l'evento)

L'imputazione concernente lo stato di ebbrezza rilevante ai fini dell'applicazione dei nuovi artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. non è particolarmente problematica per l'accusa nemmeno rispetto all'accertamento della condizione di alterazione in sé, in ragione di uno sbilanciamento degli sforzi probatori a svantaggio del soggetto di cui si debba accertare la responsabilità. Per avere indicazioni concrete, basti guardare alla giurisprudenza formatasi in relazione alle corrispondenti contravvenzioni di guida in stato di ebbrezza, tipizzate con riferimento agli stessi tassi alcolemici e per le quali, pure, l'elemento dello stato di ebbrezza può ben essere imputato a titolo di colpa.

Il tasso alcolemico dovrebbe essere una "spia" della condizione di ebbrezza, un indizio e non tanto la sua prova insuperabile. Invece, in caso di alcoltest indicativo del superamento delle soglie normativamente previste, i margini per eccepire l'insussistenza di uno stato di ebbrezza paiono assai ridotti, per non dire nulli<sup>25</sup>. Il quadro si completa dicendo che in caso di esito negativo

---

appartenente già alla fattispecie di "base", cioè ad un elemento costitutivo del reato non ancora aggravato. Non sembra, questa, tuttavia, una lettura destinata ad affermarsi. Non solo perché progetti di riforma in cui si richiedeva espressamente una consapevolezza del mettersi alla guida ebbri per aver assunto alcolici o "drogati" sono effettivamente circolati per poi essere scartati e perché, pur valorizzando sempre il dato letterale, va anche riconosciuto che solamente rispetto all'evento tipico del reato la menzione esplicita della colpa era pressoché obbligata, stante la pertinenza (rispetto ad esso e non agli elementi della circostanza) della diversa regola dell'art. 42, 2° c.p. Piuttosto, si può osservare che una lettura del genere avrebbe l'effetto di restringere l'ambito applicativo delle severe circostanze in menzione, in controtendenza con lo spirito della riforma, che è piuttosto quello di diffondere "a macchia d'olio" l'asprezza del trattamento sanzionatorio. Si può dunque pronosticare, in definitiva, un'imputazione per colpa di tutti gli elementi circostanziali descritti dal legislatore nel comma 2° degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.

<sup>25</sup> Si vedano, tra le sentenze più recenti, Cass., Sez. IV, 24 novembre 2015, n. 48840, in *DeJure*: «In tema di guida in stato di ebbrezza, allorché l'alcoltest risulti positivo costituisce onere della difesa dell'imputato fornire una prova contraria a detto accertamento quale, ad esempio, la sussistenza di vizi dello strumento utilizzato, oppure l'utilizzo di una errata metodologia nell'esecuzione dell'aspirazione»; Cass., Sez. IV, 8 aprile 2015, n. 15187, in *DeJure*: «In tema di guida in stato di ebbrezza, l'esito positivo dell'alcoltest costituisce prova della sussistenza dello stato di ebbrezza ed è onere dell'imputato fornire eventualmente la prova contraria, che non può consistere nella mera allegazione di certificazione medica attestante l'assunzione di farmaci idonei ad influenzare l'esito del test, quando tale certificazione sia sfornita di riscontri probatori in ordine sia all'effettiva assunzione del farmaco sia alla concreta riconducibilità del rilevato tasso alcolemico a detta assunzione». Rileva nella giurisprudenza una sorta di presunzione *iuris et de iure*, quantomeno di fatto, da ultimo, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 17. Rispetto all'assunzione di stupefacenti si veda l'interessante massima di una pronuncia di legittimità (Cass., Sez. IV, 8 novembre 2012, n. 49350, in *DeJure*, ribadita ormai più volte, come in Cass., Sez. IV, 14 gennaio 2016, n. 3623, in *DeJure*), che giunge ad un'opportuna precisazione, di cui la *ratio* è sicuramente valida, con gli opportuni adattamenti, anche in relazione alla guida in stato di ebbrezza: «La condotta tipica della contravvenzione ex art. 187, commi primo e secondo c.d.s., è quella di colui che guida in stato di alterazione psico-fisica determinato dall'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, e non semplicemente quella di chi guida previa assunzione di tali sostanze sicché, ai fini del giudizio di responsabilità, è necessario provare non solo la precedente assunzione di sostanze stupefacenti ma che l'agente abbia guidato in stato d'alterazione causato da tale assunzione



dell'alcoltest (o in caso di mancata sottoposizione al test), ma in presenza di evidenti sintomi di ebbrezza, il soggetto è stato spesso considerato ugualmente in stato di ebbrezza ai fini della legge penale, soprattutto in passato<sup>26</sup>. Se si riproponesse oggi in pieno tale linea, tuttavia, si renderebbe meramente indicativo il riferimento alle soglie, quando invece lo stesso legislatore ha dimostrato di voler loro piuttosto attribuire il ruolo di tracciare (cumulativamente e non alternativamente rispetto allo stato di ebbrezza) la linea di confine tra fatto lecito, fatto integrante un illecito amministrativo e fatto penalmente rilevante. In questa prospettiva, alle soglie non può non essere riconosciuto il ruolo di elementi costitutivi dell'illecito. Pertanto, pervenire al riconoscimento dell'aggravante (così come dell'illecito contravvenzionale del c.d.s.) laddove la soglia non sia superata oppure non si disponga di ad alcun dato di riferimento rispetto alla scala di valori relativa al tasso alcolemico pare risultato quantomeno discutibile<sup>27</sup>.

---

(annullata la sentenza di condanna relativamente all'imputazione ex art. 187 c.d.s., atteso che nel caso di specie era stata richiamata solo l'analisi delle urine, effettuata in ospedale due ore dopo l'incidente automobilistico in cui l'imputato era rimasto coinvolto, che aveva accertato l'avvenuta assunzione da parte del medesimo di cannabinoidi in quantitativo peraltro modesto. Null'altro - condizioni fisiche di palese alterazione con sintomi tipici di assunzione di stupefacenti in atto - era stato rilevato che consentisse, in simbiosi con tale accertamento tossicologico, di ritenere che l'imputato avesse realmente guidato sotto l'effetto di sostanze stupefacenti). Più un generale, sull'accertamento dello stato di alterazione psicofisica (nel momento della guida) per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, anche per ulteriori riferimenti giurisprudenziali, di recente, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 30 ss.; RECCIA, *La criminalità stradale*, cit., 57 ss.

<sup>26</sup> Si veda, ad esempio, Cass., Sez. IV, 3 giugno 2008, n. 28547, in *DeJure*: «Ai fini della contestazione del reato di cui all'art. 186 c.d.s., anche dopo le modifiche introdotte dal d.l. 3 agosto 2007, n. 117, lo stato di ebbrezza del conducente del veicolo può essere provato con qualsiasi mezzo e non necessariamente attraverso il test alcolimetrico previsto dal regolamento di attuazione dello stesso codice». Tra i contributi successivi alla riforma in commento nel testo, anche per ulteriori riferimenti giurisprudenziali, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 20 ss. e 74 ss.; SCOTTI, *La guida in stato di ebbrezza. Le novità della legge 41/2016 sull'omicidio stradale*, Milano, 2016, 95 ss., il quale richiama l'art. 389 (*rectius*: art. 379) d.p.r. 16 dicembre 1992, n. 495 («Regolamento di esecuzione e di attuazione del nuovo codice della strada»), il cui 3° c. prevede che, in caso di impiego dell'etilometro, «resta fermo in ogni caso il compito dei verbalizzanti di indicare nella notizia di reato, ai sensi dell'art. 347 c.p.p., le circostanze sintomatiche dell'esistenza dello stato di ebbrezza, desumibili in particolare dallo stato del soggetto e dalla condotta di guida»; LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 17. Poco prima della riforma, ma diffusamente, RECCIA, *La criminalità stradale*, cit., 16 ss. In argomento, cfr. anche ZINCANI, *I reati in materia di circolazione stradale*, in CADOPPI, CANESTRARI, PAPA (Trattato diretto da), *I reati contro la persona, I, Reati contro la vita e l'incolumità individuale* (a cura di Canestrari), Torino, 2006, 844 ss., in particolare, 850 ss. In chiave comparatistica, si vedano gli interessanti approfondimenti di DEL MONACO, *La prova dell'alterazione alla guida: una comparazione tra Italia e Germania*, in *Dir. pen. cont., Riv. trim.*, 4/2015, 268 ss.

<sup>27</sup> Proprio valorizzando questi rilievi critici, sembra in evoluzione (in direzione garantista) l'orientamento della Cassazione: «In materia di guida in stato di ebbrezza, nonostante l'esistenza di orientamenti giurisprudenziali contrastanti, deve ritenersi che con l'introduzione delle soglie (0,50; 0,80; 1,50 g/l), e la successiva depenalizzazione della soglia minima, il superamento della specifica soglia diviene

Ciò che non può passare sotto silenzio in relazione al 2° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. – il discorso, in realtà, può valere anche con riferimento ai commi successivi, tutte le volte in cui l'incremento sanzionatorio sia polarizzato sullo stato di ebbrezza o di alterazione da stupefacenti o psicotropi – è altresì che il comportamento ivi descritto conduce la giurisprudenza al riconoscimento di una moltitudine di reati ed aggravanti davvero meritevole di menzione: questo il senso del titolo provocatorio assegnato a questo paragrafo. La giurisprudenza così gestisce le più evidenti «qualificazioni giuridiche multiple»<sup>28</sup>: riconosce assai spesso il concorso materiale (!) non solo tra le fattispecie degli artt. 186 (relativo alla guida in stato di ebbrezza alcolica) e 187 c.d.s. (relativo alla guida in condizione di alterazione per aver assunto stupefacenti o psicotropi)<sup>29</sup> e, addirittura, tra queste fattispecie e quella di rifiuto di sottoposizione all'accertamento di cui ai c. 7 e 8 dei rispettivi articoli<sup>30</sup>, ma, soprattutto, tra loro e ed il delitto colposo aggravato, sulla base della diversità di condotta e di bene giuridico, escludendo così regolarmente la sussistenza del reato complesso o comunque l'assorbimento della contravvenzione<sup>31</sup>.

Il rischio di *bis in idem* è addirittura doppio – si potrebbe forse parlare di *bis in idem* “incrociato” – quando il guidatore ebbro o “drogato” cagioni per colpa l'evento dannoso nel contesto di un incidente (e quasi sempre è così), la cui verifica comporta il raddoppio delle sanzioni previste per la “semplice” guida in stato di ebbrezza o “drogati” (come previsto, rispettivamente, dall'art. 186, c. 2-*bis* e dall'art. 187, c. 1-*bis*, c.d.s). Il profilo dell'incidente,

---

l'“elemento costitutivo del fatto tipico”. Di conseguenza, l'accertamento dello stato di ebbrezza non può più essere affidato a valutazioni sintomatiche, quali l'alito vinoso, l'eloquio sconnesso o l'andatura barcollante, bensì deve essere affidato unicamente ad accertamenti strumentali, quali l'etilometro o le analisi ospedaliere. Subordinare, infatti, la risposta sanzionatoria a valutazioni sintomatiche comprometterebbe il principio di legalità, anche con riferimento alla pena» (Cass., sez. IV, 17 novembre 2015, n. 23, in *DeJure*).

<sup>28</sup> L'espressione è ovviamente mutuata dallo studio monografico di PAPA, *Le qualificazioni giuridiche multiple. Contributo allo studio del concorso apparente di norme*, Torino, 1997; dello stesso Autore anche il più recente *Fantastic voyage. Attraverso la specialità del diritto penale*, Torino, 2016. Rispetto allo specifico contesto stradale, da ultimo, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, cit., 23 ss.

<sup>29</sup> Ad esempio, Cass., Sez. I, 11 novembre 2011, n. 3313, in *DeJure*: «Sussiste concorso materiale delle contravvenzioni previste dagli artt. 186 e 187 c.d.s. nel caso in cui il soggetto si ponga alla guida di un veicolo sotto l'influenza sia dell'alcool che di sostanze stupefacenti».

<sup>30</sup> Cass., S.u., 29 ottobre 2015, n. 46625, in *Cass. pen.*, 2016, 881 ss., con osservazioni di C. ROSSI, 887 ss.

<sup>31</sup> Cass., Sez. IV, 3 ottobre 2012, n. 46441, in *DeJure*. Apprezzabile la presa di posizione di MONTAGNI, *Omicidio o lesioni in caso di sinistro stradale*, in *Libro dell'anno del Diritto 2016*, in [www.treccani.it](http://www.treccani.it), par. 2.3, il quale giudica l'orientamento in esame «meritevole di un ripensamento». In argomento, tra i contributi dottrinali più recenti, anche per gli opportuni riferimenti bibliografici, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 98 ss.

che è la causa ultima del danno alla persona, verrebbe a dar vita sia al delitto colposo di evento che all'aggravamento di pena della contravvenzione del codice della strada. Il fatto di porsi alla guida in condizione di alterazione comporta l'integrazione della contravvenzione del c.d.s., ma anche un'aggravante effettivamente applicata del delitto colposo del c.p. Tutto ciò, come già accennato, sotto il cappello giuridico del concorso materiale di reati e, quindi, del cumulo materiale delle pene; insomma: una vera e propria "collezione" di reati, di aggravanti e, quindi, di pene.

### 3. Il professionista

Le stesse pene previste nei rispettivi commi 2 degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. si applicano «al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-*bis*, comma 1, lettere b), c) e d), d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'art. 186, comma 2, lettera b), del medesimo d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa» la morte di una persona o, sempre per colpa, procuri ad una persona lesioni personali gravi o gravissime. Nei termini appena visti, il 3° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. si rivolge ad una categoria specifica di soggetti, cioè ai guidatori professionali dediti al trasporto di cose o persone (oppure, a qualsiasi titolo, alla guida di mezzi pesanti), per i quali, in generale, vige un obbligo di guida in totale sobrietà, non essendoci per loro alcuna soglia di tolleranza<sup>32</sup>.

A livello strutturale, anche questo 3° comma, come tutti gli altri, del resto, è praticamente identico sia per l'omicidio colposo che per le lesioni colpose. L'operatività dell'aggravante è innescata dalla produzione colposa dell'evento tipico da parte del soggetto qualificato che guidi in condizioni di ebbrezza alcolica riconducibile alla lettera b) dell'art. 186, 2° c., c.d.s., cioè in caso di tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l. Per i conducenti professionali, il riferimento allo stato di ebbrezza e all'espressione di un determinato tasso alcolemico a fini penali è ancora più opportuno che in altri casi (anzi è indispensabile), perché altrimenti si finirebbe per ravvisare presuntivamente lo stato di eb-

---

<sup>32</sup> Se questa fosse una fattispecie autonoma, potremmo parlare di «reato proprio», ma nel contesto delle circostanze può risultare inopportuno usare un'analogia espressione, in quanto, come è noto, le circostanze che solitamente si qualificano «proprie» sono, in generale, tutte le attenuanti e le aggravanti disciplinate dagli artt. 59 ss. c.p.; la contrapposizione è col concetto di circostanze «improprie», con cui si indicano talvolta degli elementi comunque utili a determinare il *quantum* sanzionatorio, ma rilevanti già ex art. 133 c.p., cioè incidenti sulla pena base, prima ancora di ricorrere agli aumenti o alle diminuzioni per le aggravanti o le attenuanti: tra i manuali, cfr., ad esempio, PALAZZO, *Corso di diritto penale, Parte generale*, Torino, 2016, 517 e 518. Basti qui, in ogni caso, aver presente che la circostanza in esame è riferibile solo a determinati soggetti. In merito alla disciplina dell'art. 186-*bis* c.d.s., cfr. RECCIA, *La criminalità stradale*, cit., 79 ss.

brezza a fronte di qualsiasi superamento del limite valido ai fini della liceità amministrativa, che in questi casi è pari a 0, trascurando peraltro che studi tossicologici consolidati indicano come sia normale una produzione endogena di alcol nell'organismo delle persone, per cui pretendere il "tasso zero", di per sé, non ha pienamente senso nemmeno per gli astemi<sup>33</sup>.

Quanto all'imputazione degli elementi che costituiscono questa circostanza, dovrebbe valere quanto detto per l'ipotesi del comma precedente (il 2° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.). In breve e soprattutto: anche qui, si dovrebbe accertare una valenza quantomeno concausale dello stato di ebbrezza alcolica rispetto alla produzione dell'evento. Ulteriormente, l'applicazione dell'aggravante dovrebbe essere, di regola, limitata ai casi di guida in servizio, cioè a quei casi di realizzazione del fatto durante l'esercizio delle attività menzionate nel 1° c. dell'art. 186-*bis* c.d.s.<sup>34</sup>.

Esemplificando: si può pensare all'autotrasportatore che, smontato dal servizio, lasci il mezzo di lavoro in una rimessa, recuperando la propria automobile per poi dirigersi verso un locale dove lo aspettano alcuni amici per bere qualche bicchiere. Se tale guidatore professionale, all'uscita del locale, si rimettesse alla guida ebbro con un tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l e, anche a causa dell'ebbrezza, cagionasse per colpa un incidente mortale o lesivo, non dovrebbe applicarsi questa aggravante del 4° c., per difetto della condizione professionale menzionata e comunque di un (non meno necessario) nesso funzionale (di pertinenza) tra la stessa condizione e la realizzazione del fatto<sup>35</sup>. Se, invece, si facesse leva sul dato testuale, che non pone esplicitamente l'accento sulla condotta di guida in servizio ma rapporta ambigualmente l'aggravante alla figura del «conducente», il rischio sarebbe quello di incrementare la dosimetria sanzionatoria prescindendo da rilevanti peculiarità del

<sup>33</sup> Si veda, ad esempio, SCOTTI, *La guida in stato di ebbrezza*, cit., 43, che richiama letteratura scientifica sul punto: BERTOL, *Analitica tossicologica. Aspetti tecnici, interpretativi, giuridici e deontologici*, Bologna, 2011, 149; della quale si veda anche l'intervista raccolta nella sezione online <http://firenze.repubblica.it/> in un articolo eloquentemente intitolato *Alcol: Il tasso zero non esiste. Nemmeno per gli astemi. La docente di tossicologia all'università spiega perché nel nostro organismo c'è sempre una produzione endogena di alcol* (2 agosto 2010).

<sup>34</sup> Forse questo requisito della guida in servizio può non valere per l'ipotesi dell'art. 186-*bis*, 1° c., lett. d), c.d.s., considerato che lì non sembra farsi riferimento all'esercizio di un'«attività di trasporto», come invece nelle lett. b) e c), ma si pone piuttosto l'accento sulla conduzione (*rectius*: sull'essere «conducenti»), di per sé, di un mezzo pesante.

<sup>35</sup> Allo stesso risultato di esclusione dell'aggravante si dovrebbe pervenire, coerentemente, anche nei casi in cui il mezzo con cui avviene la circolazione in stato di ebbrezza "intermedia" sia quello professionale, ma si sia comunque fuori del servizio. Si pensi all'esempio proposto nel testo e si immagini che, invece che un conducente di mezzo pesante, il protagonista sia un taxista che (prima raggiunge e poi) lascia ebbro il locale con la propria vettura, ma non caricando più nessuno dietro retribuzione fino all'indomani.

fatto concreto. Ci si troverebbe davanti ad una circostanza aggravante incentrata più che altro sul tipo d'autore; autore che si troverebbe cucita addosso un'etichetta capace di nuocergli ogni volta che guidi, a prescindere da un collegamento tra funzione e realizzazione del fatto illecito. Una lettura del genere (né confermata né smentita dalla giurisprudenza consultabile nelle banche dati), a ben vedere, richiamerebbe all'attualità almeno alcune delle ragioni che la Corte costituzionale ha addotto per la sonora bocciatura dell'aggravante di clandestinità<sup>36</sup>.

Il dato saliente di questa aggravante risiede comunque nel trattamento sanzionatorio, in quanto il legislatore non ha qui individuato una pena *ad hoc*, ma ha fatto rinvio a quella indicata nel comma precedente. Viene così assimilato il guidatore professionale "delinquente colposo" con un tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l al comune guidatore "delinquente colposo" con più di 1,5 g/l di alcol nel sangue oppure "drogato". Questa scelta desta delle perplessità sotto il profilo del rispetto del principio di ragionevolezza, trattandosi di un'equiparazione di situazioni che presentano profili di gravità valutabili su piani differenti, e che pare perciò piuttosto arbitraria.

Il dato forse addirittura paradossale, però, è che per i guidatori professionali la severità è subito importante, ma non aumenta quando questi soggetti realizzino colposamente l'evento tipico in condizione di ebbrezza "acuta", mentre invece per tutti gli altri guidatori il passaggio dalla fascia 0,8-1,5 g/l a quella successiva, oltre 1,5 g/l, comporta un trattamento più grave. Anche nel contesto della contravvenzione di guida in stato di ebbrezza commessa dal guidatore professionale, in effetti, l'ebbrezza "intermedia" (che va da 0,8 a 1,5 g/l di tasso alcolemico) e quella "acuta" (con tasso alcolemico oltre 1,5 g/l) sono praticamente parificate a livello sanzionatorio. Qualcuno potrebbe pensare: meno male non è stato previsto un ulteriore aumento! Vista, inoltre, l'impronta generale della riforma, che tende ad inasprire le reazioni sanzionatorie a partire dal basso, incidendo molto sui minimi edittali<sup>37</sup>, questa soluzione potrebbe apparire razionale o quantomeno coerente. Ciò, comunque, non

---

<sup>36</sup> Corte cost., 9 giugno-5 luglio 2010, n. 249, in *DeJure*. In merito alla pronuncia e quindi alle ragioni del contrasto dell'aggravante censurata con diversi principi essenziali del diritto penale costituzionalmente conforme, si vedano, tra gli altri, MANES, *I recenti tracciati della giurisprudenza costituzionale in materia di offensività e ragionevolezza*, in *Dir. pen. cont., Riv. trim.*, 1/2012, 104 e 105; MANNA, *Il diritto penale dell'immigrazione clandestina, tra simbolismo penale e colpa d'autore*, in *Cass. pen.*, 2011, 447, ss.; PELISSERO, *Lo straniero irregolare tra diritto penale d'autore e diritto penale del fatto: coraggio e self restraint della Corte costituzionale*, in *Quest. giust.*, 2010, 4, 147 ss.

<sup>37</sup> Si sofferma su questo aspetto SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, in *Dir. pen. cont.*, 18 aprile 2016, 20 ss., il quale vi intravede il riemergere di tratti autoritari del sistema.

renderebbe meno approssimativa (per non dire grossolana) questa severità schiacciata tutta sul basso e insensibile verso il dettaglio delle condotte più deplorabili. Ragionando con malizia, verrebbe persino da osservare che, una volta postosi in condizioni di ebbrezza “intermedia”, per il guidatore professionale tanto varrebbe esagerare nel bere, perché, se è pur vero che bevendo di più aumenta il rischio di incidente dannoso per altri, in caso sfortunato, la pena (o meglio la sua cornice edittale di riferimento) sarebbe comunque la stessa rispetto a quella prevista per il guidatore professionale ebbro ma un po’ più moderato nel bere. Forse, solo un uso calibrato della rilevante forbice edittale potrà evitare soluzioni manifestamente irragionevoli, col rischio però di applicazioni difformi sul territorio nazionale.

Non del tutto indiscutibile è poi anche l’esclusione dall’ambito soggettivo di applicazione dell’aggravante delle categorie di persone indicate nell’art. 186-*bis*, 1° c., lett. a), c.d.s., cioè i guidatori con meno di 21 anni e coloro che hanno acquisito la patente B da meno di 3 anni: seppur con una certa approssimazione, si potrebbe indicare questa categoria come quella dei guidatori “inesperti”. Qui, il problema di ragionevolezza non sta nell’aver assimilato il trattamento di situazioni che sono obiettivamente differenti; il legislatore, al contrario, e per una volta, ha effettuato una diversificazione, ma ci si trova davanti comunque all’incongruenza data dal fatto che tra la categoria dei guidatori “inesperti” e tutti gli altri soggetti indicati nel 1° c. dell’art. 186-*bis* c.d.s. c’è una ampia parificazione (circa l’*an* e il *quantum*) di responsabilità amministrativa e penale per la contravvenzione di guida in stato di ebbrezza<sup>38</sup>.

Tra le ipotesi ricomprese nell’aggravante, si potrebbe forse ricercare il tratto comune nell’espressione di una pericolosità omogenea per l’incolumità altrui, magari in base al tipo di mezzo condotto, ma questa lettura sembra stridere con l’equiparazione tra i conducenti professionali di mezzi speciali pesanti (possibili strumenti di “strage involontaria”<sup>39</sup>, se guidati irresponsabilmente) e i conducenti professionali di automobile (come, ad esempio, i taxisti).

Su un altro piano, si potrebbe anche osservare che, per i guidatori in condizioni di ebbrezza alcolica e impegnati nel trasporto di persone, il pericolo di

<sup>38</sup> Per perplessità analoghe, ad esempio, MENGHINI, *L’omicidio stradale*, cit., 85.

<sup>39</sup> L’utilizzo qui del lemma «strage» è sicuramente metaforico, soprattutto in quanto associato ad un atteggiamento colposo del guidatore. Tuttavia, non si tratta di un riferimento puramente casuale. È ancora fresca la memoria di quella che viene indicata dai più come la «strage di Nizza» del 14 luglio 2016. In tale vicenda, è proprio attraverso un mezzo di dimensioni importanti che il “conducente”-terrorista ha realizzato un fatto indubbiamente riconducibile allo schema comportamentale descritto nell’art. 422 del c.p. italiano, rubricato, appunto, «strage»: sono stati quasi 90 i morti e più di 300 i feriti. Dopo la prima scrittura di questa nota, si è costretti ad aggiungere al bilancio recente anche l’episodio analogo di Berlino del 19 dicembre 2016.

morte o lesione personale di soggetti diversi dal conducente è tendenzialmente meno remoto che nel caso di trasporto di cose; in tale ultima ipotesi può ben ipotizzarsi un incidente stradale che non coinvolga altri utenti della strada, ma solo il mezzo condotto.

In definitiva, risulta evidente come il senso di questa ipotesi circostanziale sia piuttosto quello di censurare la violazione di un obbligo riconducibile alla deontologia professionale<sup>40</sup>; obbligo che è di per sé uguale per tutti i soggetti qui individuati dal legislatore. Questa, dunque, è forse l'unica chiave di lettura in grado di valorizzare i più netti profili di omogeneità tra le diverse ipotesi ricomprese ed accomunate sotto la medesima cornice edittale. Così descritto, il tratto identitario dell'aggravante in esame, anche non volendo prescindere dal riscontro del nesso funzionale della guida in servizio, risulta comunque particolarmente formalistico, strizzando l'occhio ad un diritto penale del "tradimento" del ruolo piuttosto che sempre ancorato ad una fattualità pregnante<sup>41</sup>.

Anche nel caso del 3° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., stante l'illiceità penale (a titolo contravvenzionale) già del contemplato comportamento di guida in stato di ebbrezza, si ripropongono in termini affatto analoghi le prima denunciate insidie di *bis in idem*, cioè di ingiustificata moltiplicazione sanzionatoria originata dal medesimo profilo di disvalore.

#### 4. Il collezionista "amatoriale"

Il 4° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. completa la terna "titolare" di quelli che si sono qui metaforicamente indicati come «collezionisti», loro malgrado, di reati e aggravanti. L'ipotesi contemplata è quella in cui «salvo quanto previsto dal 3° c. chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'art. 186, comma 2, lettera b), del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa» la morte o lesioni personali gravi o gravissime altrui.

Al pari di quella dei commi 3 degli stessi artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., si tratta di una disposizione inedita tra le aggravanti dell'omicidio colposo e delle lesioni colpose. Prima della riforma, si passava direttamente dall'aggravamento di

<sup>40</sup> Come già accennato, giusto nell'ambito della lett. d) dell'art. 186-*bis*, 1° c., c.d.s., il legislatore non si è riferito inequivocabilmente ad un'attività professionale. Tuttavia, si può osservare che, comunque, i mezzi più ingombranti e pesanti possono essere guidati solo con patenti particolari (così potendosi almeno profilare una figura di guidatore qualificato, se non professionale) e che la loro conduzione, a ben vedere, è concepibile soprattutto nell'ambito di un'attività professionale di trasporto di cose, confermando perciò indirettamente la validità della chiave di lettura proposta nel testo.

<sup>41</sup> Piuttosto critico ROJATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 8, il quale parla di «ritorno del paradigma della colpa d'autore».

pena per l'indistinta violazione di norme sulla disciplina della circolazione stradale a quello per la produzione dell'evento in stato di ebbrezza "acuta" o sotto l'effetto di stupefacenti o psicotropi. Considerato che queste ipotesi venivano ricondotte, secondo un rapporto di tipo genere-specie, nell'ambito del reato colposo aggravato per "semplice" violazione di norme sulla circolazione stradale, è comunque possibile misurare il livello dell'incremento sanzionatorio rispetto alla situazione pre-riforma.

La pena ora prevista in caso di omicidio colposo è da 5 a 10 anni di reclusione, mentre prima questa ipotesi aggravata era punita con la reclusione da 2 a 7 anni. La pena attuale in caso di lesioni colpose gravi è della reclusione da 1 anno e 6 mesi a 3 anni, mentre prima era da 3 mesi ad 1 anno. La pena ora prevista per le lesioni gravissime è della reclusione da 2 a 4 anni, mentre prima da 1 a 3 anni. Anche in questo caso il primato degli aumenti spetta alle lesioni gravi, il cui minimo è ora 6 volte quello precedente: l'incremento è quindi del 500%. L'innalzamento dei limiti edittali "bassi" è in linea di massima coerente con l'intento di ridurre le sacche di impunità per la criminalità colposa su strada, anche se, in quanto riferiti a pene fissate entro la soglia dell'accesso alla sospensione condizionale o, comunque, alle misure alternative alla detenzione, si tratta di aumenti che si risolvono, per un'ampia casistica, in operazioni più che altro simboliche.

Guardandola ancora più nel merito, questa disposizione torna a prevedere una fattispecie di carattere più generale quanto ai suoi destinatari, anche se, come si può notare dalla clausola di riserva prevista in esordio di questi commi 4, la circostanza non vale giusto per i soggetti poc'anzi presi in considerazione, cioè i guidatori professionali<sup>42</sup>, a meno che non siano alla guida al di fuori dell'attività lavorativa, perché allora anche per loro dovrebbero valere le regole comuni.

Per il resto, nei punti in cui l'aggravante ripropone una struttura analoga a quelle dei commi precedenti, dovrebbero valere le considerazioni finora sviluppate, in particolare in merito ai nessi tra profili di colpa ed evento, così come valgono gli stessi moniti relativi alla discutibile gestione giurisprudenziale delle sovrapposizioni normative, il cui risultato è quello di far pagare il reo "a prezzo pieno".

---

<sup>42</sup> Da qui il ricorso, nel titolo del paragrafo, all'aggettivo «amatoriale», proprio in contrapposizione a «professionale», mettendo peraltro in luce, contemporaneamente, il piacere di molte persone nel bere, spesso in un contesto non patologico, cioè, ad esempio, in occasioni conviviali; il che - sia ben inteso - non significa che anche la guida in stato di significativa ebbrezza possa considerarsi altrettanto "fisiologica" o comunque giustificarsi.



### 5. Lo sconsiderato

In base al 5° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., «la pena di cui al comma precedente si applica altresì:

1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona o a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona o a taluno lesioni personali gravi o gravissime;

3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona o a taluno lesioni personali gravi o gravissime».

Anche in questo caso, come per il 3° c., la pena per la circostanza aggravante è individuata per rinvio a quella prevista per un'altra fattispecie, cioè quella per il reato colposo commesso da chi guidi in stato di ebbrezza "intermedia" (con tasso alcolemico tra 0,8 e 1,5 g/l): è l'ipotesi del comma precedente, il n. 4.

Ancora una volta, si assiste all'accomunamento e parificazione di trattamento di numerose ipotesi, suscitando, per ciò solo, più di un dubbio di ragionevolezza, le cui proporzioni possono forse essere ridimensionate ravvisando un tratto comune di "azzardo" praticamente in tutte le condotte pericolose qui raggruppate (quantomeno se concepite come poste in essere con "consapevolezza" e non per mera distrazione). Le perplessità, tuttavia, aumentano considerando, inoltre, che lo stesso livello edittale viene previsto tanto per ipotesi in cui una delle violazioni cautelari sfocianti nell'evento sia di per sé un illecito penale (la contravvenzione di guida in stato di ebbrezza "intermedia", appunto) quanto per casi in cui, se l'evento dannoso non si verifica, non si oltrepassa la soglia dell'illecito amministrativo<sup>43</sup>.

Peraltro, per effetto del trattamento delle ipotesi di questo 5° comma alla stessa maniera rispetto a quelle di produzione colposa dell'evento alla guida in

---

<sup>43</sup> In argomento, si vedano, ad esempio, ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 10; MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, cit., 9.

stato di ebbrezza “intermedia”, si rischia di punire di meno rispetto ai casi di reato colposo commesso alla guida in stato di ebbrezza “acuta” condotte in cui la violazione cautelare può anche essere concretamente di pari se non maggiore gravità ed è, poi, tendenzialmente più prossima all’evento, fino al punto da rendere qui plausibile il frequente riconoscimento quantomeno di una colpa con previsione dell’evento.

Sembra prospettarsi di nuovo, sullo sfondo, la *querelle* in merito a quale figura esprima la maggior meritevolezza di pena tra la colpa grave e la colpa con previsione dell’evento; ammesso che sia possibile distinguerle davvero, considerando, infatti, che, in diversi casi concreti, vi è una forte promiscuità tra queste due “espressioni” di colpevolezza e che, guardando allo *ius positum*, l’art. 61, n. 3, c.p. (che, tipizzando una circostanza aggravante comune, aumenta la pena per «avere, nei delitti colposi, agito nonostante la previsione dell’evento») sembra rendere grave “per definizione” la colpa con previsione dell’evento<sup>44</sup>. A ben vedere, se è vero che la riforma è animata dall’intento di avvicinare i livelli sanzionatori di omicidio colposo e doloso in casi di condotta deplorabile e con verosimile previsione dell’evento, qualora si applicasse anche la circostanza aggravante dell’art. 61, n. 3, c.p., si assisterebbe non di rado ad una superfetazione sanzionatoria, con (nemmeno troppo) occulta doppia punizione per lo stesso profilo di disvalore, consistente nella percezione dei rischi della propria condotta gravemente imprudente.

Il punto, poi, più che altro, è che la colpa con previsione dell’evento è parente stretta del dolo eventuale, essendo i rispettivi “confini” storicamente assai mobili<sup>45</sup>. Alcune delle condotte qui elencate sono proprio tra quelle che hanno recentemente indotto la magistratura inquirente a tentare la strada dell’imputazione per dolo eventuale, mirando all’effetto di ricondurre i fatti concreti nell’ambito di cornici edittali particolarmente severe. Difficile sentirsi

---

<sup>44</sup> Si veda, tra gli altri, MANNA, *Colpa cosciente e dolo eventuale: l’indistinto confine e la crisi del principio di stretta legalità*, in *L’Indice Penale*, 2010, 15 e 16, il quale ravvisa lo stesso genere di promiscuità addirittura tra dolo eventuale e colpa grave, ritenendo la condizione colpevole che tradizionalmente si riconduce al primo (almeno ricorrendo al criterio dell’accettazione del rischio) essere, piuttosto, un’espressione della seconda. Va comunque riconosciuto che si danno casi, ad esempio nell’ambito dell’attività sanitaria, in cui una colpa con previsione dell’evento può ben essere una colpa di scarsa gravità. Tra il medico preparato, fiducioso pur a fronte della consapevolezza dei rischi di un’operazione o di un trattamento, e quello che non si è rappresentato l’evento per incompetenza o trascuratezza, la colpa più grave pare quella del secondo, nonostante la previsione dell’evento. Pone già l’attenzione su questo aspetto il “classico” contributo di PADOVANI, *Il grado della colpa*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1969, 848 ss.

<sup>45</sup> Significativo il titolo di un convegno tenutosi nell’Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano il 22 ottobre 2014 e intitolato, appunto, «Il confine mobile. Dolo eventuale e colpa cosciente dopo la sentenza delle Sezioni Unite sul caso ThyssenKrupp».

sicuri che le Procure della Repubblica lascino del tutto perdere l'idea di contestare tale forma di responsabilità dolosa indiretta in alcuni casi di "azzardi" spropositati alla guida. Si guardi alla casistica dell'attraversamento di un incrocio nonostante il rosso semaforico. Se è vero che nel noto caso Lucidi la Cassazione ha arginato la spinta che ambiva ad estendere il dolo eventuale al contesto della circolazione stradale<sup>46</sup>, questa spinta ha rotto gli argini nel caso Ignatiuc Vasile<sup>47</sup>, dalla dinamica simile. In entrambi i casi, è stato provocato un incidente mortale attraversando un incrocio - per uno strano scherzo del destino, si è trattato sempre dello stesso incrocio e a pochi mesi di distanza - con la consapevolezza di non poter passare, essendo acceso il rosso semaforico. Al moldavo, allora irregolarmente presente nel territorio italiano ed al momento preciso dei fatti in fuga forseggiata dalla Polizia a bordo di un furgone rubato, è andata decisamente peggio, perché la sua vicenda processuale si è conclusa con la conferma di una condanna a 15 anni e 6 mesi di reclusione per omicidio volontario. Lucidi, che, peraltro, al contrario di Vasile è responsabile di addirittura due morti, è stato condannato a 5 anni di reclusione, resistendo nei suoi confronti la sentenza di appello, che qualificava il fatto come colposo, seppur con la previsione dell'evento<sup>48</sup>.

Si può escludere che, nei prossimi anni, casi corrispondenti a quelli appena citati verranno attratti ancora nell'area della responsabilità dolosa indiretta? Sarà forse più difficile che ciò accada, ma non sembra prudente sbilanciarsi nettamente con previsioni "ottimistiche"<sup>49</sup>. La riforma, infatti, non elimina

<sup>46</sup> Cass., Sez. IV, 18 febbraio 2010, n. 11222, in *DeJure*.

<sup>47</sup> Cass., Sez. I, 1° febbraio 2011, n. 10411, in *DeJure*.

<sup>48</sup> Per considerazioni integrate su entrambi questi casi giudiziari, si vedano, ad esempio, CANESTRARI, *Il dolo*, in CADOPPI, CANESTRARI, MANNA, PAPA (a cura di), *Trattato di diritto penale. Parte generale*, II, Torino, 2013, 107-114; MANNA, *Colpa cosciente*, cit., 19 ss.; ZECCA, *Dalla colpa cosciente al dolo eventuale: un'ipotesi di omicidio e lesioni personali "stradali" in una recente sentenza della Corte di Cassazione*, in *Dir. pen. cont.*, 27 settembre 2011; FIANDACA, *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente, tra approccio oggettivizzante-probatorio e messaggio generalpreventivo*, in *Dir. pen. cont., Riv. trim.*, 1/2012, 153 ss., in particolare, 157 ss. Sempre per rimanere a controversi riconoscimenti del dolo eventuale in relazione a ipotesi ora tipizzate nel 5° c. degli artt. 589-bis e 590-bis c.p., si veda anche l'altrettanto noto caso Beti, riguardante la condotta di guida contromano in un tratto dell'autostrada A26 da parte di un imprenditore albanese molto ebbro (con tasso alcolemico oltre 1,5 g/l), il quale ha cagionato la morte di quattro persone, colpendo frontalmente l'auto su cui queste viaggiavano. Relativamente a questo caso, si veda la pronuncia definitiva di Corte d'Assise d'Appello di Torino, 20 gennaio 2016, n. 2, in [www.giurisprudenzapenale.com](http://www.giurisprudenzapenale.com), che ha determinato la pena complessiva da scontare in 18 anni e 4 mesi di reclusione. Sullo stesso caso, in particolare sulle motivazioni della pronuncia di Cassazione che ha annullato con rinvio la precedente sentenza di secondo grado (Cass., Sez. I, 11 marzo 2015, n. 18220, in *DeJure*), si veda PISA, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, 145 ss., il quale osserva correttamente come l'impiego della (prima) «formula di Frank» in ambito stradale comporti una più che frequente esclusione del dolo eventuale.

<sup>49</sup> Tra i contributi più recenti, lo stesso interrogativo è affrontato in diverse pagine da MENGHINI,

esplicitamente la possibilità giuridica di ravvisare il dolo eventuale in ambito stradale, ma al legislatore va almeno dato atto di uno sforzo nel rendere meno appetibile questa opzione già per i Pubblici Ministeri. L'irrobustimento dell'arsenale sanzionatorio della responsabilità colposa, dove trovano più naturale collocazione molte delle ipotesi contemplate, dovrebbe portare a risultati altrettanto appaganti dell'avvertito bisogno di pena, ma con minori strappi di legalità. L'intento di ricucire questi strappi, *pro futuro*, non è di per sé negativo; tuttavia, le soluzioni impiegate, come stiamo vedendo da vicino, spesso non convincono.

Guardando anche e soprattutto alla casistica corrispondente alle attuali previsioni del 5° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., largamente riconducibile alla categoria (pur variegata) della "sconsideratezza", la dottrina penalistica interna si è spinta già da tempo alla ricerca fuori dai confini nazionali di spunti validi *de iure condendo*. In questo senso, una comparazione inclusiva (in particolare) delle esperienze giuridiche inglese, francese e spagnola (e delle rispettive figure della *recklessness*, della *mise en danger délibérée de la personne d'autrui* e del *consciente desprecio por la vida de los demás*) ha indotto più esponenti della nostra dottrina ad auspicare una riforma della parte generale - volta a far posto ad una terza forma di imputazione colpevole, intermedia tra dolo e colpa (e con sanzione corrispondente), da porsi su un piano diverso rispetto alla preterintenzione, la quale è caratterizzata, semmai, da un cumulo dei due principali criteri di imputazione colpevole - se non il ricorso a speciali forme intermedie di colpevolezza concepite in relazione a talune fattispecie incriminatrici, partendo dall'ambito della tutela della vita e dell'incolumità personale, quantomeno con riferimento ad alcuni settori<sup>50</sup>.

---

*L'omicidio stradale*, cit., 193 ss. Si veda anche PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali: novità e possibili criticità della nuova legge*, in *Cass. pen.*, 2016, 2312 e 2313.

<sup>50</sup> Per tutti, si veda CURI, *Tertium datur. Dal common law al civil law per una scomposizione tripartita dell'elemento soggettivo del reato*, Milano, 2003, in particolare le conclusioni, 262 e 263. L'Autrice, a fronte dell'evoluzione della giurisprudenza e del dibattito sull'esigenza di riformare la disciplina della responsabilità penale stradale, ha riproposto la propria tesi anche in tempi più recenti, ad esempio, in *Le oscillazioni della giurisprudenza tra dolo e colpa nei casi di guida spericolata: uno spazio per la "sconsideratezza"?*, in DONINI, ORLANDI (a cura di), *Reato colposo e modelli di responsabilità*, Bologna, 2013, 331 ss., in particolare 336: «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 e 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». Dopo l'entrata in vigore della riforma, si sofferma diffusamente sul concetto di sconsideratezza, soprattutto riferendosi alle ipotesi del 2°, 3° e 4° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*, cit., 6 ss., il quale dedica diverse pagine alla verifica dell'idea che si possa trattare di «un elemento soggettivo *intermedio* tra dolo e colpa», ma *sui generis*, cioè etero-

Il legislatore non se l'è sentita di abbandonare l'impostazione (per noi) tradizionale; la sedimentazione delle pronunce giurisprudenziali ci rivelerà se l'obiettivo di "sdrammatizzare"<sup>51</sup> la difficile scelta, in concreto, tra responsabilità dolosa e colposa è stato centrato.

Entrando nel dettaglio di alcune delle ipotesi aggravanti contemplate, sorgono alcuni dubbi interpretativi, di cui è opportuno almeno dare conto.

In uno dei primi commenti, si è giudicato «tutt'altro ragionevole che sulle strade extraurbane l'aggravante possa configurarsi anche se il conducente viaggiava ad una velocità di 70 km nel caso di un limite di circolazione inferiore ai 20 km orari (salvo che - forzando il dato letterale - il limite dei 70 km, che la disposizione in esame riferisce solo alle strade urbane, venga esteso anche alle altre, oppure venga calcolato con riferimento al limite dei 90 km)<sup>52</sup>. La critica è accoglibile, anche se non deve alimentarsi una preoccupazione eccessiva, considerato come sia piuttosto difficile (anche se non da escludersi *a priori*) trovare dei tratti stradali in cui il limite di velocità è inferiore ai 20 km/h in strade extraurbane.

Ci si potrebbe poi chiedere se, rispetto alle condotte del n. 2, si integri la circostanza anche qualora la circolazione contromano oppure ignorando il rosso semaforico avvengano inconsapevolmente. Parrebbe di sì, in applicazione del già menzionato criterio di imputazione delle aggravanti di cui all'art. 59, 2° c., c.p. Ma, allora, davvero è giusto, in casi del genere, punire così severamente il soggetto (che viene equiparato all'"ubriaco" alla guida)? Una soluzione ragionevole, considerata anche l'asprezza del trattamento sanzionatorio minacciato, appunto, sarebbe quella di limitare l'aggravante ai soli casi di violazione consapevole, con il risultato inusuale di far accedere una circostanza sostanzialmente dolosa ad un reato colposo<sup>53</sup>.

Rispetto alle ipotesi di cui al n. 3, si può notare la scarsa tassatività di un'espressione quale «in prossimità di» - ma anche «in corrispondenza di» può dar luogo a qualche incertezza - seppur molto usata nel c.d.s. e, ancor di più, nel relativo «regolamento di esecuzione e di attuazione» (d.p.r. 16 dicembre 1992, n. 495), ma nemmeno in tali corpi normativi accompagnata da una puntuale definizione.

---

geneo rispetto al dolo eventuale, alla colpa con previsione dell'evento, alla colpa grave ed alla preterintenzione.

<sup>51</sup> L'espressione è usata con la medesima accezione in DONINI, *Dolo eventuale e formula di Frank nella ricettazione. Le Sezioni unite riscoprono l'elemento psicologico*, in *Cass. pen.*, 2010, in particolare, 2578 ss.

<sup>52</sup> LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 21.

<sup>53</sup> Si è già ragionato su una simile configurazione nella nt. 24. Per perplessità analoghe a quelle sviluppate nel testo, si veda LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 21 e 22.

Inoltre, con particolare riferimento al sorpasso in corrispondenza dell'attraversamento pedonale, viene da chiedersi se la persona che riporta l'evento dannoso debba essere un pedone intento ad attraversare oppure possa anche essere un terzo, ad esempio l'automobilista che si voleva sorpassare<sup>54</sup>. Al di là delle intenzioni di coloro che hanno formulato la norma, è prevedibile che il diritto vivente giunga a privilegiare l'interpretazione meno restrittiva, la quale, a ben vedere, ha addirittura più senso nel caso (menzionato unitamente a quello appena considerato) del sorpasso debordando rispetto alla linea continua.

Sempre rispetto a questo n. 3 del 5° c., un dubbio interpretativo si pone anche in merito al significato dell'espressione «altro mezzo» che è oggetto di sorpasso in prossimità dell'attraversamento pedonale o in presenza della linea continua da parte del conducente di un veicolo a motore. Il lemma «mezzo» non trova una definizione nel c.d.s.; vista la aspecificità di questo termine, sembrerebbe possibile applicare l'aggravante anche nei casi di sorpasso di una bicicletta intenta a dar la precedenza al pedone in attraversamento sulle strisce<sup>55</sup>.

## 6. Lo sprovveduto

Il 6° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. tipizza una circostanza piuttosto discu-

---

<sup>54</sup> La terminologia impiegata dal legislatore sembra poi lasciare spazio ad incertezze sull'applicabilità dell'aggravante nei casi di circolazione per file parallele *ex art.* 144 c.d.s. Ci si può chiedere, cioè, se sia da considerarsi un sorpasso (in grado di rendere operativa l'aggravante) quello posto in essere dal guidatore che transiti con traiettoria rettilinea nella propria corsia sfilando di fianco ad altro mezzo percorrente una corsia parallela ed arrestatosi per dare la precedenza ad un pedone in coincidenza di un attraversamento pedonale. Peraltro, si potrebbe ragionevolmente dubitare del fatto che l'investimento del pedone sulle strisce sia necessariamente più grave quando avvenga realizzando un sorpasso. Si pensi all'investimento di un pedone senza la presenza di alcun altro mezzo da superare: in questi casi, la distrazione o l'avventatezza alla guida sono comunque tali da portare all'investimento di un pedone la cui presenza può essere ben più manifesta, potendosi normalmente disporre di una visuale meno ostruita. Questo ragionevole dubbio sembrerebbe risolversi ancora una volta in un dubbio di ragionevolezza della disciplina normativa attuale, potendosi al limite obiettare che la condotta di sorpasso, qui selezionata quale necessario antecedente causale per la produzione dell'evento dannoso, esprima meglio di altre quella nota di "azzardo" tendenzialmente comune a tutte le ipotesi del 5° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. Forse è proprio questa stessa chiave di lettura che può giustificare l'esclusione dall'elenco stilato anche della condotta di impiego "improprio" del telefono cellulare alla guida, in quanto carente di quella nota comune alle altre ipotesi. In senso contrario o comunque con scetticismo rispetto a questa esclusione si è espressa parte della dottrina; tra i contributi più recenti (anche per gli opportuni riferimenti ai contributi precedenti), MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 89: «Non si comprende come mai dall'elenco siano rimaste escluse talune condotte che evidenziano una pericolosità intrinseca considerevole tra cui quella di chi guida mentre telefona o quella di chi in autostrada sorpassa a destra».

<sup>55</sup> A conclusione diversa sembra pervenire LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 20.

tibile, in base a cui «nelle ipotesi di cui ai commi precedenti la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria». Si tratta dell'unica aggravante ad effetto comune, che cioè comporta un aumento della pena fino a 1/3.

Anche in questo caso, ci si trova davanti a profili di irragionevolezza, essendo accomunate ipotesi indubbiamente eterogenee; irragionevolezza davvero manifesta se il criterio di valutazione fosse quello della pericolosità del tipo di autore. Il guidatore senza patente o con patente sospesa oppure revocata è un soggetto che può forse essere ritenuto pericoloso per la sicurezza della circolazione, cioè per l'incolumità degli utenti della strada. Il guidatore in assenza di assicurazione obbligatoria, di per sé, può essere ritenuto pericoloso solo per il patrimonio dei partecipanti al traffico, i quali corrono non già un maggior rischio di incidente, ma il rischio di non vedersi risarcire il danno; tralasciando peraltro il possibile intervento del fondo di garanzia per le vittime della strada, il cui ingresso in scena potrebbe mutare, almeno in parte, la fisionomia dell'aggravante: in tal caso, il malcapitato utente della strada non rischierebbe pregiudizi economici<sup>56</sup>.

Alcune questioni particolari riguardano la terminologia impiegata od omessa nel contesto di questo comma 6°.

Dubbi interpretativi si sono posti rispetto a colui che circoli con la patente scaduta, ma si tratta di un'ipotesi che dovrebbe stare fuori dall'ambito applicativo dell'aggravante, in applicazione del principio di tassatività, inteso qui come divieto di analogia (*in malam partem*)<sup>57</sup>. Taluno si è chiesto se non si sia trattato di una svista<sup>58</sup>, ma sembra comunque seguire una certa logica tenere separata la guida con patente scaduta dalle altre ipotesi, perché (al di là delle differenze di disvalore) mentre è ben possibile, se non addirittura frequente, che ci si dimentichi della data di scadenza, negli altri casi è quasi impossibile non percepire di guidare illecitamente.

Per la prima volta, non ricorre l'espressione «per colpa», generosamente spesa nella descrizione di tutte le altre ipotesi aggravanti finora considerate. Tuttavia, essendo questa un'ipotesi circostanziale dell'omicidio stradale e delle lesioni stradali che può associarsi a tutte le fattispecie finora analizzate («nelle

---

<sup>56</sup> Si vedano, in merito, le previsioni dell'art. 285, d.lgs. 7 settembre 2005, n. 209, nel cui ambito si precisa che la capienza del fondo è garantita attraverso un prelievo percentuale sui premi incassati per le polizze (per la responsabilità civile circolatoria) dalle compagnie di assicurazione.

<sup>57</sup> MARINUCCI, DOLCINI, *Manuale di Diritto Penale. Parte Generale*, Milano, 2015, 71 ss.

<sup>58</sup> SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*, cit., 23 e 24.

ipotesi di cui ai commi precedenti»), si deve comunque considerare indirettamente richiamata la necessità di un'imputazione «per colpa» prevista esplicitamente per tali fattispecie. Sicuramente, infatti, non può bastare, di per sé, la constatazione della guida in assenza di titolo abilitativo in corso di validità al fine di surrogare l'accertamento della colpa.

Sembra qui più difficile che altrove promuovere una lettura restrittiva dell'aggravante, ritenendo cioè che la guida non autorizzata debba avere un ruolo causalmente rilevante rispetto alla verifica dell'evento. Se tale operazione è, al limite, proponibile per il guidatore mai patentato, che si presume non abbia mai sviluppato le abilità e conoscenze necessarie - a determinate condizioni, si potrebbe forse parlare di «colpa per assunzione»<sup>59</sup> in capo a questo soggetto - lo stesso non può valere rispetto a coloro il cui «torto» sia quello di avere la patente sospesa oppure revocata, almeno in tutti i casi diversi da quelli in cui tali sanzioni amministrative siano motivate da una marcata inadeguatezza alla guida del soggetto. Quanto alla guida in assenza dell'assicurazione obbligatoria, poi, ricercare un legame con la verifica dell'evento pare avere davvero poco senso.

Ancora rispetto all'ipotesi di guida senza l'assicurazione obbligatoria, perplessità ravvisano alcuni commentatori circa la limitazione dell'aggravante al proprietario del mezzo, escludendo quindi colui che ne abbia un'ampia disponibilità e quindi l'amministrazione di fatto<sup>60</sup>. In astratto, quando proprietario ed effettivo fruitore sono persone diverse, non è nemmeno da escludere che quest'ultimo abbia addirittura maggiore contezza dell'assenza di assicurazione obbligatoria in corso di validità<sup>61</sup>. Al contrario di quanto detto rispetto alla patente scaduta, si deve ritenere che la rilevanza del mancato rinnovo dell'assicurazione, ai fini dell'aggravante in menzione, non rappresenti il risultato di un'interpretazione analogica e, probabilmente, nemmeno estensiva, posto che il mancato rinnovo della copertura assicurativa sembra essere condizione a tutti gli effetti corrispondente al trovarsi «sprovvisto di assicurazione obbligatoria».

Riguardandola nell'insieme, si può osservare come questa aggravante, ancor più di quella del 3° c., mostri un'impronta particolarmente formalistica, ingessata entro il perimetro di applicazione di norme extrapenali lontane ed anzi

---

<sup>59</sup> In argomento, cfr., ad esempio, MEZZETTI, *Colpa per assunzione*, in DASSANO, VINCIGUERRA (a cura di), *Scritti in memoria di Giuliano Marini*, Napoli, 2010, 513 ss.

<sup>60</sup> ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 10; SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*, cit., 24.

<sup>61</sup> Infatti, pare pure possibile che contraente per la stipula del contratto di assicurazione sia soggetto diverso dal proprietario, anche se non tutte le compagnie di assicurazione lo consentono.



disancorate rispetto alla dimensione realizzativa del fatto «per colpa»<sup>62</sup>. Si segnala che quasi contestualmente rispetto all'approvazione della l. 23 marzo 2016, n. 41, qui in commento, tramite il d.lgs. 15 gennaio 2016, n. 8, è stato depenalizzato l'illecito (prima contravvenzionale) di guida senza patente di cui all'art. 116, 15° c., c.d.s.<sup>63</sup>. Posto che anche la guida senza assicurazione obbligatoria integra (non più che) un illecito amministrativo (art. 193, 2° c., c.d.s.), sembra che l'aggravante di recente introduzione possa schivare (almeno apparentemente e per mera casualità, verrebbe da dire) le censure per *bis in idem* ravvisate nelle ipotesi qui ricondotte alla metaforica categoria del «collezionismo» di reati e aggravanti. Tuttavia, se è stato evitato un cumulo di pene in senso stretto, non è affatto detto che si sia definitivamente al riparo da violazioni del principio del *ne bis in idem*, in coerenza con il percorso della giurisprudenza sovranazionale europea, volta a privilegiare la sostanza rispetto alle «etichette» formali apposte sulla sanzione<sup>64</sup>. In questi termini, il discorso

<sup>62</sup> Analogamente, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 27.

<sup>63</sup> La dottrina esprime per lo più giudizi critici nei confronti del legislatore, attribuendogli un approccio schizofrenico e contraddittorio. Riflettono su questi profili, ad esempio, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 12; ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 10, nt. 33; MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 6.

<sup>64</sup> Si tratta di un percorso argomentativo ormai tracciato, con frequenti aggiustamenti, ma apparentemente irreversibile, almeno a lungo termine. Il punto di partenza viene spesso ravvisato in un noto precedente della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo: Grande Camera, sentenza 8 giugno 1976, Engel ed altri contro Paesi Bassi, in [www.hudoc.echr.coe.int/](http://www.hudoc.echr.coe.int/). Da qui deriva l'espressione «criteri Engel», ancora oggi ricorrente (anche se in parte superata) per individuare, al di là della forma, una sanzione penale, a cui associare le garanzie essenziali della «materia penale»; concetto sul quale, piuttosto di recente, FR. MAZZACUVA, *La materia penale e il "doppio binario" della Corte europea: le garanzie al di là delle apparenze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, 1899 ss. Sullo sfondo di una concezione sempre più estesa del diritto penale e delle sue garanzie tipiche, si è sviluppata la giurisprudenza specifica in tema di *ne bis in idem*, maturata in relazione all'art. 50 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione Europea (C.D.F.U.E., nota anche come Carta di Nizza) ed all'art. 4 del prot. n. 7 della Convenzione europea per la salvaguardia dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali (C.E.D.U.). Tra le più note tappe recenti di questo percorso, in cui tuttavia vi sono ancora spesso promiscuità tra l'accezione sostanziale e quella processuale del principio del *ne bis in idem*, si possono richiamare la sentenza della Corte di Giustizia dell'Unione Europea (Grande Sezione), 26 febbraio 2013, C-617/10 (*Åklagaren c. Hans Åkerberg Fransson*), ad esempio, in *Dir. pen. cont.*, 15 aprile 2013, con commento di VOZZA, *I confini applicativi del principio del ne bis in idem interno in materia penale: un recente contributo della Corte di Giustizia dell'Unione europea*, ora anche nella *Riv. trim.*, 3/2013, 294 ss.; nonché la sentenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo, 4 marzo 2014, Grande Stevens c. Italia, ad esempio, in *Dir. pen. cont.*, 9 marzo 2014, con commento di TRIPODI, *Uno più uno (a Strasburgo) fa due. L'Italia condannata per violazione del ne bis in idem in tema di manipolazione del mercato*. Va comunque segnalato, quale segnale di rallentamento di questo percorso, Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (Grande Camera), 15 novembre 2015, A e B contro Norvegia, in [www.archiviopenale.it](http://www.archiviopenale.it), nonché in *Dir. pen. cont.*, 18 novembre 2016, con commento di VIGANÒ, *La Grande Camera della Corte di Strasburgo su ne bis in idem e doppio binario sanzionatorio*. A livello nazionale, si veda l'importante presa di posizione sul concetto di *idem factum*, scaturita dal noto processo Eternit, in Corte cost., 31 maggio-21 luglio 2016, in *Dir. pen. cont.*, 24 luglio 2016, con commento di ZIRULIA, *Ne bis in idem: la Consulta*

allarga i propri orizzonti e non vale, allora, solo per l'aggravante ora in esame, ma anche per quelle altre in cui il profilo posto alla base dell'aumento di pena integri gli estremi di un illecito (almeno) amministrativo sostanzialmente "punitivo": praticamente tutte!

### 7. Un'oasi nel deserto

Il 7° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. prevede che «nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, la pena è diminuita fino alla metà».

Si tratta dell'unica circostanza attenuante inserita nel sistema differenziato dell'omicidio e delle lesioni stradali; da qui il titolo di questo paragrafo. La diminuzione di pena fino alla metà indica che si è in presenza di un'attenuante ad effetto speciale, capace di apportare un significativo decremento rispetto alle aspre cornici edittali risultanti dall'applicazione dei commi precedenti.

Nel merito, questa disposizione, ad uno primo sguardo, sembra evocare la logica civilistica del concorso di colpa di cui agli artt. 1227 («Se il fatto colposo del creditore ha concorso a cagionare il danno, il risarcimento è diminuito secondo la gravità della colpa e l'entità delle conseguenze che ne sono derivate. Il risarcimento non è dovuto per i danni che il creditore avrebbe potuto evitare usando l'ordinaria diligenza») e 2056, 1° c., c.c. («Il risarcimento dovuto al danneggiato si deve determinare secondo le disposizioni degli articoli 1223, 1226 e 1227»); schema di cui si trova traccia anche con riferimento al settore che ci occupa nell'art. 2054 c.c., il quale, al 2° c., prevede: «Nel caso di scontro tra veicoli si presume, fino a prova contraria, che ciascuno dei conducenti abbia concorso ugualmente a produrre il danno subito dai singoli veicoli».

L'attenuante in esame, a ben vedere, è solo vagamente assonante.

Più vicino ad una logica del genere era il testo precedente rispetto a quello attuale e che era stato approvato dalla Camera dei Deputati. Si prevedeva l'attenuante nel solo caso in cui l'evento risultasse «conseguenza anche di una condotta colposa della vittima». Ora, invece, può rilevare qualsiasi compor-

---

*dichiara l'illegittimità dell'art. 649 c.p.p. nell'interpretazione datane dal diritto vivente italiano (ma il processo Eternit bis prosegue)*. Nello specifico contesto stradale, andando oltre l'ambito strettamente relativo al principio del *ne bis in idem*, ma sempre nell'ottica di privilegiare la sostanza alla forma ai fini del riconoscimento delle garanzie penalistiche, si veda Corte cost., 26 maggio-4 giugno 2010, n. 196, in *Cass. pen.*, 2011, 528 ss., con commento di MANES, *La confisca "punitiva" tra Corte costituzionale e CEDU: sipario sulla "truffa delle etichette"*, 534 ss.

tamento della vittima, anche incolpevole<sup>65</sup>, così come condotte di terzi oppure ancora – si è detto – fattori concausali non riconducibili all'uomo, come nel caso in cui siano determinanti condizioni atmosferiche avverse<sup>66</sup>. La *ratio* della diminuzione di pena, dunque, «risiede nella minore gravità oggettiva dell'ipotesi in cui la causalità non sia esclusivamente riferibile all'agente e, quindi, nell'attribuzione dell'evento a più fattori»<sup>67</sup>.

Si è affrontato il tema della possibile sovrapposizione con una norma di parte generale, quale l'attenuante comune e ad effetto comune prevista dall'art. 62, n. 5, c.p., in base a cui la pena meriterebbe di essere ridotta fino a 1/3 per «l'essere concorso a determinare l'evento, insieme con la azione o l'omissione del colpevole, il fatto doloso della persona offesa». Si tratta di una sovrapposizione che, secondo le previsioni di parte della dottrina, tenderà in pratica a non porsi, perché la giurisprudenza maggioritaria dimostra di ritenere applicabile l'attenuante solo in relazione ai reati dolosi, peraltro richiedendo anche che autore del reato e persona offesa vogliano entrambi lo stesso evento<sup>68</sup>.

Volendo formulare un giudizio di sintesi, si possono fare proprie alcune osservazioni già sviluppate nei primi commenti; in particolare: «A fronte dell'evidenziato rigore sanzionatorio, la speciale circostanza attenuante di cui al comma 7 degli artt. 589-*bis* c.p. e 590-*bis* c.p. finisce con l'assumere una funzione almeno in parte "salvifica", in quanto prevede una considerevole diminuzione di pena, fino alla metà». In questi termini la previsione appare, allo stesso tempo, «distonica rispetto al contesto normativo in cui è inserita, poiché finisce con il restituire al giudicante quel margine di discrezionalità applicativa che nelle altre disposizioni si è inteso a più riprese negare»<sup>69</sup>.

## 8. Un "brutto evento": più eventi di danno

L'8° c. dell'art. 589-*bis* c.p. prevede che «nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che do-

<sup>65</sup> SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*, cit., 24 e 25.

<sup>66</sup> MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 13.

<sup>67</sup> SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*, cit., 26.

<sup>68</sup> Cfr., sul punto, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 95 e 96; MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 13, che richiama l'approfondito lavoro di CAGLI, *Condotta della vittima ed analisi del reato*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2000, in particolare, 1153 ss.

<sup>69</sup> ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 11. Sui rapporti tra discrezionalità legislativa, discrezionalità del giudice e principio di proporzionalità della pena rispetto ai diversi profili di disvalore del fatto, di recente, Corte cost., 8 luglio-23 luglio 2015, in *Giur. cost.*, 2015, 1400, con commento di PELISSERO, *L'incostituzionalità della recidiva obbligatoria. Una riflessione sui vincoli legislativi alla discrezionalità giudiziaria*, 1412 ss.

vrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto». Specularmente, l'8° c. dell'art. 590-*bis* c.p. prevede che «nelle ipotesi di cui ai commi precedenti, qualora il conducente cagioni lesioni a più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni sette».

Le disposizioni appena considerate non sembrano dar luogo a delle fattispecie circostanziali, dettando piuttosto delle regole speciali per il calcolo della pena in caso di evento dannoso plurimo. Tali disposizioni si pongono infatti in termini di specialità rispetto a quelle più generali dell'art. 81 c.p., di cui si ripropone solo la cornice metodologica, che assume come base la pena per la violazione più grave, su cui va poi operato un aumento fino al triplo, il cui esito non può superare un tetto massimo. Un rapporto di specialità ancora più stretto si può ravvisare tra le disposizioni in considerazione e quelle già previste dall'art. 589 (la disposizione risulta collocata nel 4° c., anche se, a scanso di equivoci, si calcoli pure che la riforma ha abrogato il precedente 3° c.) e dall'art. 590, 4° c., c.p., che contemplanò un tetto massimo rispettivamente di 15 e 5 anni.

Le maggiori perplessità riscontratesi nei primi commenti sono legate a due aspetti in particolare.

In primo luogo, non essendoci nell'8° c. dell'art. 589-*bis* c.p. una limitazione esplicita alle lesioni gravi o gravissime, sembra che tale criterio di cumulo delle pene possa operare anche in caso di omicidio colposo e lesioni lievi o lievissime. Anche l'8° c. dell'art. 590-*bis* c.p. non è limpido, in quanto rende operativa la regola «qualora il conducente cagioni lesioni a più persone», sembrando confermare la possibile rilevanza pure delle lesioni lievi o lievissime, ma pare decisivo considerare che tale locuzione è preceduta dalla seguente precisazione: «nelle ipotesi di cui ai commi precedenti». Come visto finora, i commi precedenti disciplinano i casi di lesioni personali stradali colpose gravi o gravissime. Un'interpretazione sistematica coerente con l'intento legislativo di creare un sistema differenziato per alcuni ben determinati eventi frutto di altrettanto specifiche condotte potrebbe rendere preferibile evitare un improvviso “ripescaggio” delle lesioni lievi o lievissime, escludendone la rilevanza non solo nel contesto dell'art. 590-*bis* c.p., ma anche in quello dell'art. 589-*bis* c.p.<sup>70</sup>.

In secondo luogo, i tetti massimi di pena solo vagamente ricordano il sistema dell'art. 81 c.p. Il punto è che potrebbe darsi qui il caso di un aumento di pe-

<sup>70</sup> Non arriva al medesimo risultato LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, cit., 27.

na fino al triplo, contenuto sì entro le soglie di 18 e 7 anni di reclusione, ma largamente oltre la pena che si otterrebbe applicando il cumulo materiale. Un'interpretazione di questi criteri speciali di cumulo giuridico in linea coi principi costituzionali di ragionevolezza e proporzione sembrerebbe suggerire il riconoscimento della vigenza implicita, anche qui, del limite massimo di sanzione corrispondente alla pena che si otterrebbe dal cumulo materiale<sup>71</sup>. Si avrebbe, dunque, un doppio limite e quello esplicitamente menzionato dagli artt. 589-bis e 590-bis sarebbe più garantista soltanto nei casi più gravi.

### 9. La fuga

Volgendo lo sguardo subito oltre la struttura dei nuovi artt. 589-bis e 590-bis c.p., si incontrano gli altrettanto recenti artt. 589-ter («Nel caso di cui all'articolo 589-bis, se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni») e 590-ter c.p. («Nel caso di cui all'articolo 590-bis, se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a tre anni»).

Si è qui in presenza di circostanze aggravanti – così, espressamente, le qualifica l'art. 590-*quater* c.p. – ad effetto speciale che possono accedere a tutte le ipotesi di reato colposo stradale previste dai diversi commi degli artt. 589-bis e 590-bis c.p. In ragione di ciò, si pone spesso il problema – sì eventuale, ma di frequente ricorrenza – di determinare la pena finale in aderenza alla regola dell'art. 63, 4° c., c.p., secondo cui, in caso di concorso di circostanze aggravanti autonome o ad effetto speciale (oppure indipendenti), «si applica soltanto la pena stabilita per la circostanza più grave; ma il giudice può aumentarla»<sup>72</sup>.

Sempre in merito al *quantum* della sanzione, mentre le ipotesi dell'8° c. degli artt. 589-bis e 590-bis c.p. fissano un tetto massimo all'aumento di pena applicabile, in questo caso si stabilisce che la pena aumentata non può comun-

<sup>71</sup> Su questa soluzione, invece, si concorda con LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 28.

<sup>72</sup> Tale disposizione di parte generale dovrebbe disciplinare anche le ipotesi di contestuale integrazione degli estremi di più commi degli artt. 589-bis e 590-bis c.p.: si pensi, ad esempio, ad un omicidio stradale oppure a delle lesioni stradali frutto della condotta del guidatore "acutamente" o "mediamente" ebbro (rispettivamente, 2° e 4° c.) in marcia ad una velocità molto oltre il limite (5° c., n. 1). In questa direzione anche MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 92; *contra*, nel senso di ritenere preferibile un assorbimento della circostanza meno grave, TRINCI, *L'omicidio stradale e le lesioni personali stradali* (post *L. n. 41/2016*), in BALZANI, TRINCI (a cura di), *I reati in materia di circolazione stradale*, cit., 364. Sulle diverse implicazioni dell'applicazione dell'art. 63, 4° c., c.p., si vedano le considerazioni critiche di I. RUSSO, *L'intelligibile caos stradale*, in *questa Rivista*, 2016, 1, 5 ss. (Rivista web).

que porsi sotto una soglia minima.

In ragione della terminologia a cui ha fatto ricorso il legislatore, la regola del 2° c. dell'art. 59 c.p. sull'imputazione indifferentemente dolosa o colposa delle circostanze aggravanti pare qui derogata. Infatti, chi «si dà alla fuga» non sembra possa farlo se non con un atteggiamento dal significato doloso.

La pregnanza dell'espressione impiegata nei nuovi artt. 589-ter e 590-ter c.p. potrebbe indurre a credere che sia semplice individuare il loro ambito applicativo. Il problema è che tali previsioni convivono con almeno altre tre disposizioni con le quali si intrecciano, creando non poche difficoltà all'interprete.

Si vedano, infatti, le previsioni dell'art. 189 c.d.s., il quale, al 1° c., afferma un obbligo poi presidiato da sanzioni penali di natura delittuosa: «L'utente della strada, in caso di incidente comunque ricollegabile al suo comportamento, ha l'obbligo di fermarsi e di prestare l'assistenza occorrente a coloro che, eventualmente, abbiano subito danno alla persona». Le relative incriminazioni che qui interessano sono quelle dei commi 6 e 7: «Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, in caso di incidente con danno alle persone, non ottempera all'obbligo di fermarsi, è punito con la reclusione da sei mesi a tre anni» (6° c.); «Chiunque, nelle condizioni di cui al comma 1, non ottempera all'obbligo di prestare l'assistenza occorrente alle persone ferite, è punito con la reclusione da un anno a tre anni» (7° c.).

A complicare le cose è anche la sovrapposizione delle nuove disposizioni con la fattispecie (altrettanto) codicistica di omissione di soccorso ex art. 593 c.p.<sup>73</sup>.

Si dovrà inevitabilmente attendere l'intervento della giurisprudenza per mettere un po' di ordine in questo groviglio normativo; ciò probabilmente sulla pelle dei primi imputati, come in molti casi di prime applicazioni di nuove norme penali di difficile interpretazione o implicanti un faticoso coordinamento sistematico<sup>74</sup>.

---

<sup>73</sup> «Chiunque, trovando abbandonato o smarrito un fanciullo minore degli anni dieci, o un'altra persona incapace di provvedere a se stessa, per malattia di mente o di corpo, per vecchiaia o per altra causa, omette di darne immediato avviso all'Autorità è punito con la reclusione fino a un anno o con la multa fino a 2.500 euro.

Alla stessa pena soggiace chi, trovando un corpo umano che sia o sembri inanimato, ovvero una persona ferita o altrimenti in pericolo, omette di prestare l'assistenza occorrente o di darne immediato avviso all'Autorità.

Se da siffatta condotta del colpevole deriva una lesione personale, la pena è aumentata; se ne deriva la morte, la pena è raddoppiata».

<sup>74</sup> Cfr. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 28, il quale propone di limitare l'ambito di applicazione dell'aggravante al «solo caso in cui il conducente omette di assistere le vittime del sinistro che ha causato (fuga senza soccorso). Il soccorso seguito dalla fuga resterebbe assoggettato alla contravvenzione dell'art. 189, 7° c., c.d.s.». In argomento, si vedano anche MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 21 e 22; SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*,

Intanto e – pare – a prescindere dal preciso ambito applicativo delle aggravanti ora in questione, si possono comunque notare, ancora una volta, diversi profili di dubbia ragionevolezza. Basti un esempio: nel caso di lesioni stradali gravi, ex 1° c. dell'art. 590-*bis* c.p., punite da 3 mesi a 1 anno di reclusione, la ricorrenza dell'aggravante di cui all'art. 590-*ter* c.p. comporta in ogni caso l'applicazione di una pena non inferiore a 3 anni di reclusione, corrispondente a ben 12 volte (!) il minimo edittale<sup>75</sup>.

Infine, non sembra priva di pregio nemmeno l'osservazione di chi ha ritenuto di per sé discutibile la *ratio* dell'aggravante, reputandola in contrasto col principio liberale del *nemo tenetur se detegere*. Da parte del reo colposo, sarebbe insensato – si osserva – pretendere un comportamento di leale collaborazione che finisce per coincidere in larga misura con un obbligo di autodenuncia, tanto più in presenza di pene così alte e regolarmente sproporzionate rispetto al fatto ed alla colpevolezza<sup>76</sup>.

#### 10. L'art. 590-*quater* c.p. e le sue implicazioni

L'art. 590-*quater* c.p. prevede una disciplina speciale per alcune ipotesi di concorso eterogeneo di circostanze: «Quando ricorrono le circostanze aggravanti di cui agli articoli 589-*bis*, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, 589-*ter*, 590-*bis*, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, e 590-*ter*, le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114, non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti».

Si tratta di una disposizione collocata subito dopo le previsioni relative alle lesioni personali stradali ma riguarda anche l'omicidio stradale e le due fattispecie, simmetriche tra loro, di fuga del conducente in caso di reato stradale colposo, che, come detto, rappresentano ipotesi circostanziali rispetto ai reati degli articoli immediatamente precedenti.

Guardando ai contenuti di questa norma, si coglie presto che i profili di novità sono limitati, essendosi sostanzialmente riproposta un'analogha previsione precedentemente collocata nell'art. 590-*bis* c.p., ora occupato dagli 8 commi

---

cit., 26 ss., in particolare, 28, per cui «l'effetto aggravatore risulta proporzionalmente meno incisivo proprio nelle ipotesi connotate da maggiore gravità che dovrebbero essere, al contrario, più severamente sanzionate».

<sup>75</sup> In argomento, molto critico, LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 29.

<sup>76</sup> TASSINARI, *La collisione fra istanze generalpreventive e principi costituzionali*, cit., 273, il quale, peraltro, ravvisa qui un *post-factum* non offensivo per i beni giuridici coinvolti. Dello stesso Autore, si veda anche (per una diffusa trattazione del principio indicato nel testo) lo studio monografico *Nemo tenetur se detegere. La libertà dalle autoincriminazioni nella struttura del reato*, Bologna, 2012.

che compongono il quadro delle lesioni personali stradali<sup>77</sup>. Lo scopo rimane quello di prevedere una deroga alle regole che l'art. 69 c.p. detta in tema di concorso eterogeneo di circostanze. Viene cioè precluso il normale funzionamento del giudizio di bilanciamento, anche se non è chiaro in che modo operi esattamente questa preclusione. Si è, infatti, di fronte ad un'alternativa tra due linee interpretative di questa nuova disposizione: «L'una postula che l'ordinario giudizio di bilanciamento è sempre precluso, con la conseguenza che il giudice applicherà sempre le diminuzioni di pena delle attenuanti (a prescindere dalla valutazione di prevalenza nei confronti delle aggravanti) sulla misura della pena definita dalle aggravanti speciali ad effetto speciale richiamate dalla stessa disposizione (che assumono quindi la funzione di margini edittali). Secondo l'altra l'art. 590-*quater* limita l'operatività del giudizio di bilanciamento nel senso che non si tiene in nessun caso conto delle attenuanti equivalenti mentre nel caso di soccombenza delle aggravanti la riduzione di pena dovrà essere calcolata avendo riguardo alla misura delle ipotesi aggravate»<sup>78</sup>. La giurisprudenza non ha espresso un orientamento consolidato nemmeno con riferimento alla versione previgente dell'art. 590-*bis* c.p., ma la prevalente dottrina ritiene che una disposizione del genere debba essere applicata preferendo la seconda chiave di lettura tra le due menzionate: cioè assumendo come pena di riferimento quella per il reato aggravato e, solo in caso di prevalenza delle attenuanti, procedere al decremento sanzionatorio, a partire, però, dalla pena precedentemente aumentata<sup>79</sup>.

In ogni caso, questa è ritenuta una norma chiave per argomentare in merito alla natura dell'omicidio stradale e delle lesioni stradali. Le prime parole di questo articolo forniscono una sola univoca indicazione, cioè che le fattispecie previste nei commi 2°, 3°, 4°, 5° e 6° degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* (così come quelle degli artt. 589-*ter* e 590-*ter* c.p.) hanno natura di circostanze aggravanti:

<sup>77</sup> Questo il testo a cui dava ospitalità, prima della riforma, l'art. 590-*bis* c.p. (introdotto col d.l. 23 maggio 2008, n. 92): «Quando ricorre la circostanza di cui all'articolo 589, terzo comma, ovvero quella di cui all'articolo 590, terzo comma, ultimo periodo, le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114, non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti».

<sup>78</sup> Questa la ricostruzione di LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali"*, cit., 30 e 31, il quale intravede maggiori spazi per la seconda alternativa.

<sup>79</sup> In merito, in particolare rispetto al testo previgente dell'art. 590-*bis* c.p., si vedano, ad esempio, GATTA, *Art. 590-bis*, in DOLCINI, GATTA (a cura di), *Codice penale commentato*, II, 2015, Assago, 3245 e 3246; RUGA RIVA, *Omicidio colposo e lesioni personali colpose*, in O. MAZZA, VIGANÒ (a cura di), *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*, Torino, 2008, 83; RAMPONI, *Art. 589*, in CADOPPI, CANESTRARI, VENEZIANI (a cura di), *Codice penale. Commentato con dottrina e giurisprudenza*, Piacenza, 2011, 2037.



«Quando ricorrono le circostanze aggravanti di cui agli articoli 589-*bis*, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, 589-*ter*, 590-*bis*, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma, e 590-*ter*» [...].

Resta da capire di quali reati queste fattispecie rappresentino delle aggravanti: 1) dei più generali delitti di omicidio colposo e lesioni colpose di cui agli artt. 589 e 590 c.p.; 2) oppure delle fattispecie di omicidio stradale e lesioni personali gravi o gravissime di cui agli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.?

In favore della prima ipotesi interpretativa<sup>80</sup> milita, tra l'altro, il fatto che il testo del nuovo art. 589-*quater* c.p. presenta alcune ambiguità che potrebbero anche consentire tale lettura. In particolare, si potrebbe dire che il richiamo dei soli commi diversi dal 1°, qualificando le fattispecie ivi contenute come circostanze aggravanti, abbia l'unico fine di limitare al ricorrere di quelle circostanze soltanto la deroga alle regole di bilanciamento. In questa prospettiva, proverebbe troppo, dunque, l'argomento volto ad evidenziare come solo le fattispecie dei commi diversi dal 1° siano state qualificate come circostanze aggravanti. Da ciò non si ricaverebbe necessariamente la prova certa che il legislatore abbia voluto implicitamente qualificare come reati autonomi le fattispecie dei commi 1 degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., anche se proprio questa è invece la tesi che viene privilegiata dalla dottrina decisamente prevalente<sup>81</sup>. La tesi sostenuta dai più potrebbe peraltro trovare argomenti favorevoli anche valorizzando in un certo modo il dato topografico, constatando cioè che, in altri casi, quando il legislatore ha voluto prevedere delle circostanze aggravanti in un articolo differente da quello in cui è contenuta la fattispecie base, lo ha esplicitato nel testo della rubrica: così, ad esempio nel caso dell'art. 583 c.p., proprio in tema di lesioni personali e rubricato, appunto, «circostanze aggravanti». Come indizio forse ancora più esplicito vi è poi la terminologia dell'art. 157, 6° c., c.p., che richiama «i reati di cui agli articoli [...] e 589-*bis*», peraltro appena dopo aver già menzionato, ma separatamente, l'art. 589 c.p.

<sup>80</sup> Schierato in questo senso, ad esempio, TORNATORE, *Lesioni personali stradali: profili problematici in tema di procedibilità del reato*, in [www.altalex.it](http://www.altalex.it), il quale valorizza soprattutto il fatto che, nei nuovi articoli, di diverso rispetto alla struttura delle fattispecie generali degli artt. 589 e 590 c.p., vi siano solo degli elementi meramente specializzanti; inoltre - si osserva - il testo dell'art. 189, 8° c., c.d.s. («Il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato»), riformulato dalla stessa legge di riforma, avrebbe più senso se tutte le nuove fattispecie di lesioni personali stradali si intendessero quali circostanze aggravanti delle lesioni personali ex art. 590 c.p. Su questi profili, si vedano anche le considerazioni di PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali*, cit., 2311 e 2312.

<sup>81</sup> Quasi tutti i commentatori della riforma ravvisano nel 1° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. delle fattispecie autonome rispetto a quelle, rispettivamente, degli artt. 589 e 590 c.p. Cfr. *supra*, nt. 6.

Inoltre, la stessa legge 23 marzo 2016, n. 41, che ha inserito nel c.p. gli articoli che si stanno esaminando, è rubricata «Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali» [...], lasciando intendere che intenzione del legislatore sia stata quella di tipizzare reati nuovi e con dignità autonoma rispetto a quelli già esistenti.

Perché, in definitiva, è importante stabilire quale sia la natura delle fattispecie del 1° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.<sup>92</sup> Non si tratta di una mera questione di etichettatura, di un mero esercizio dogmatico; da una presa di posizione in merito discendono immediatamente conseguenze pratiche molto rilevanti, in particolare in tema di procedibilità delle lesioni personali stradali gravi o gravissime, mentre non ci sono comunque dubbi sulla persistente procedibilità d'ufficio dell'omicidio stradale.

Se ci si ricollegasse all'art. 590 c.p., individuando nel contesto di tale reato la fattispecie base di riferimento, la procedibilità delle nuove ipotesi dell'art. 590-*bis* c.p. sarebbe a querela della persona offesa. L'articolo 590 c.p., ultimo c., infatti, prevede come regime ordinario la procedibilità a querela; regime derogato solo in alcune menzionate ipotesi, tra le quali oggi non compaiono quelle stradali, così come non comparivano prima della riforma.

Chi arriva a conclusioni opposte nota che il nuovo art. 590-*bis* c.p. non prevede alcuna regola esplicita in merito alla procedibilità; se si ritenesse che tale articolo contenga la disciplina di fattispecie di reato autonome rispetto a quella più generale delle lesioni colpose, varrebbe allora la regola per cui, in assenza di una menzione esplicita della procedibilità a querela, il reato deve ritenersi procedibile d'ufficio. Questa lettura sta effettivamente prevalendo tra gli interpreti: così, oltre alla dottrina decisamente maggioritaria, anche le linee guida di alcune Procure della Repubblica<sup>92</sup>. Si tratta di una chiave interpretativa che pare piuttosto coerente con l'impronta di severità diffusa che anima la riforma, anche se non sono da trascurare gli "effetti collaterali" di questo assetto.

Potrebbero esserci implicazioni negative per le vittime del reato; vittime di cui verrebbe ridimensionato il "potere contrattuale" connesso alla presentazione della querela, in particolare alla facoltà di remissione a fronte di un congruo risarcimento del danno<sup>93</sup>. Da questo punto di vista, la riforma sembra sì proteggere gli individui coinvolti dal reato stradale colposo altrui, ma poi prevede

---

<sup>92</sup> Si vedano le linee guida delle Procure di Macerata, Santa Maria Capua Vetere, Sondrio, in *Dir. pen. cont.*, 18 ottobre 2016, nonché quelle della Procura di Trento, *ibidem*, 5 aprile 2016.

<sup>93</sup> Sul poliedrico concetto di danno nel diritto penale, per tutti, FONDAROLI, *Illecito penale e riparazione del danno*, Milano, 1999.

una “statalizzazione” o “collettivizzazione” della vicenda<sup>84</sup>, che sembra piena di significato simbolico, finendo indirettamente per penalizzare la stessa vittima che in chiave preventiva intende tutelare<sup>85</sup>.

Le implicazioni negative sono addirittura certe, invece, per il sistema giudiziario, che verrebbe ulteriormente sovraccaricato con fascicoli che in diversi casi non potrebbero nemmeno essere definiti ricorrendo al recente istituto della «esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto». La causa di non punibilità prevista ora dall'art. 131-*bis* c.p. sembra ampiamente applicabile in relazione alle lesioni gravi, considerate le pene relativamente contenute. Per le lesioni gravissime, l'ostacolo non sarebbe sempre la cornice edittale quanto piuttosto la preclusione esplicita del 2° c. dell'art. 131-*bis* c.p.: non si può avere l'esclusione della punibilità per particolare tenuità del fatto quando dalla condotta derivino lesioni personali gravissime o (a maggior ragione) la morte della persona offesa. In argomento, si segnala che le Sezioni unite penali della Cassazione si sono pronunciate subito prima dell'approvazione della riforma, affermando apertamente l'applicabilità dell'art. 131-*bis* c.p. anche ai reati contravvenzionali di guida in stato di ebbrezza previsti dal c.d.s., superando dunque l'apparente ostacolo legato alla presenza di soglie per l'integrazione di tali reati; soglie che – si osserva spesso – avrebbero già il compito di esprimere un giudizio sulla tenuità del fatto<sup>86</sup>.

<sup>84</sup> In questa logica, si è già ammessa, da parte del Tribunale di Padova, la costituzione di parte civile dell'A.S.A.P.S. (la già definita «Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale») in un procedimento penale in corso e relativo ad un fatto di omicidio stradale commesso dopo l'entrata in vigore della riforma, come è possibile apprendere dalla lettura del sito internet di tale associazione: [www.asaps.it](http://www.asaps.it).

<sup>85</sup> Pare allora di essere di fronte ad una concezione della penalità in controtendenza non solo rispetto alle istanze deflattive che lo stesso legislatore ha cercato recentemente di promuovere (d.lgs. 15 gennaio 2016, n. 7 e n. 8), ma anche rispetto agli studi di autorevole dottrina, attenta a rendere la risposta al reato più dialogica, conciliativa e sempre meno un mero «raddoppio del male» crudamente retributivo: limitandosi agli ultimi anni, ad esempio, DONINI, *Per una concezione post-riparatoria della pena. Contro la pena come raddoppio del male*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2013, 1162 ss.; (i diversi contributi contenuti in) MANNOZZI, LODIGIANI (a cura di), *Giustizia riparativa. Ricostruire legami, ricostruire persone*, Bologna, 2015. In una prospettiva più ampia, sul ruolo della vittima nel diritto penale, tra le opere più recenti, si veda la monografia di VENTUROLI, *La vittima nel sistema penale. Dall'oblio al protagonismo?*, Napoli, 2015.

<sup>86</sup> Si tratta di due sentenze entrambe del 25 febbraio 2016: n. 13681 e n. 13682, in *Dir. pen. cont.*, 29 aprile 2016, con commento di ANDOLFATTO, *Le Sezioni Unite sull'applicabilità del nuovo art. 131-bis c.p. alle contravvenzioni stradali (art. 186, commi II e VII, C.d.S.)*. Le Sezioni unite hanno enucleato il seguente principio di diritto: «essendo in considerazione la caratterizzazione del fatto storico nella sua interezza, non si dà tipologia di reato per la quale non sia possibile la considerazione della modalità della condotta ed in cui sia quindi inibita ontologicamente l'applicazione del nuovo istituto». Rispetto alla guida in stato di ebbrezza “acuta”, le Sezioni unite hanno riproposto (con minime variazioni) un esempio di un precedente della IV sezione (9 settembre 2015, n. 44132, in *DeJure*) per dimostrare la razionalità dell'applicazione dell'art. 131-*bis* c.p.: si pensi al caso di colui che, in una condi-

### 11. L'art. 590-*quinquies* c.p.

L'ultima disposizione codicistica introdotta dalla riforma di cui si sta trattando è quella dell'art. 590-*quinquies* c.p., rubricato «definizione di strade urbane e extraurbane»: «Ai fini degli articoli 589-*bis* e 590-*bis* si intendono per strade extraurbane le strade di cui alle lettere a, b e c del comma 2 dell'articolo 2 del d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285, e per strade di un centro urbano le strade di cui alle lettere d, e, f e f-*bis* del medesimo comma 2».

Si tratta di una disposizione definitoria che, nell'intento di conferire tassatività alle nuove fattispecie colpose, soprattutto a quella del 5° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. precisa i termini del rinvio al codice della strada; rinvio all'esito del quale si può dire che sono da considerarsi strade «extraurbane»: a) autostrade; b) strade extraurbane principali; c) strade extraurbane secondarie; mentre le strade da considerarsi «di un centro urbano»: d) strade urbane di scorrimento; e) strade urbane di quartiere; f) strade locali; f-*bis*) itinerari ciclopedonali.

Riprendendo un profilo critico a cui si è già fatto cenno in precedenza, lo sforzo definitorio compiuto tramite questo nuovo art. 590-*quinquies* c.p. rende, a maggior ragione, poco giustificato il mancato chiarimento di espressioni altrettanto in grado di incidere sull'*an* della maggior punibilità, quali «in coincidenza di» e, soprattutto, «in prossimità di», esplicitamente richiamate nell'ambito del 5° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.

### 12. Le altre modifiche del codice penale

Il 3° c. dell'articolo unico della legge di riforma 23 marzo 2016, n. 41, accorpa quelle che si potrebbero definire delle modifiche di raccordo del codice penale, che cioè incidono su articoli già esistenti, razionalizzandone la disciplina alla luce degli interventi di portata più innovativa e quindi più significativa.

L'art. 157 c.p. continua a prevedere il raddoppio dei termini di prescrizione per le ipotesi «qualificate» di omicidio colposo, compreso oggi l'omicidio stradale. Continuano a seguire le regole comuni le fattispecie di lesioni colpose, comprese le versioni stradali di tale illecito. Quanto al testo attuale dell'art. 157 c.p., come detto, la terminologia impiegata (ammettendo che il legislatore abbia ponderato tutte le implicazioni delle parole spese), sembra dare credito alla tesi che ravvisa nel 1° c. degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. dei reati autonoo-

---

zione di ebbrezza notevole, si metta alla guida di un'auto all'interno di un parcheggio isolato, standola solo di pochi metri.

mi; tesi che potrebbe ritenersi convalidata anche alla luce della “ripulitura” (sempre ad opera del 3° c. ora in considerazione) dei testi degli artt. 589 e 590 c.p. da ogni riferimento al contesto della circolazione stradale.

Tra questo gruppo di modifiche, ve n'è infine un'altra che va menzionata, cioè quella che incide sulla pena base per le lesioni dolose non aggravate *ex* art. 582 c.p. (tendenzialmente al di fuori dell'ambito di cui ci si sta occupando), portando il minimo edittale per tale ipotesi da 3 a 6 mesi. Vi si potrebbe leggere il proposito di rendere più proporzionate, coordinate e quindi ragionevoli le risposte sanzionatorie per fatti riconducibili al sistema codicistico delle lesioni personali come generale categoria comprensiva di più illeciti penali (dolosi e colposi, ad esempio), ma, guardando al merito delle altre scelte operate, si è avuto modo di vedere come di ragionevole qui rimanga poco più che l'intento.

### 13. La competenza del giudice

Transitando gradualmente verso le conclusioni, alcuni cenni devono essere dedicati alle modifiche apportate al codice di procedura penale e a quelle al c.d.s., ma, ancor prima, al regime della competenza per materia che esce dalla riforma.

Le ipotesi di omicidio colposo stradale di cui all'art. 589-*bis* c.p. sono tutte procedibili d'ufficio e la competenza spetta di regola al Tribunale in composizione monocratica, tranne – pare – nei casi previsti dal 2° e dal 3° c. In tali casi, la pena prevista, essendo da 8 a 12 anni di reclusione, soddisfa infatti il requisito generale previsto dall'art. 33-*bis* c.p.p. per la competenza del Tribunale in composizione collegiale, che giudica «i delitti puniti con la pena della reclusione superiore nel massimo a dieci anni, anche nell'ipotesi del tentativo»<sup>87</sup>.

Attualmente, anche in ragione di una modifica dell'art. 4 («competenza per materia»), 1° c., lett. a), d.lgs. 28 agosto 2000, n. 274, rimangono di competenza del Giudice di Pace, in caso di violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, le sole lesioni personali colpose lievissime (con malattia entro i 20 giorni) e quelle lievi (semplificando: con malattia tra 21 e 40 giorni), cioè quelle ipotesi di lesioni personali “stradali” che rimangono attratte nell'ambito applicativo dell'art. 590 c.p. e sono procedibili a querela

---

<sup>87</sup> Per questa ricostruzione, si vedano le linee guida della Procura di Sondrio, cit., 3 ss., secondo cui la competenza sarebbe del Tribunale in composizione collegiale anche in caso di contestazione dell'aggravante ad effetto speciale dell'art. 589-*ter* c.p. Proprio in merito alle possibili implicazioni sulla competenza del giudice in caso di contestazione delle aggravanti incentrate sulla fuga del guidatore, si veda anche I. RUSSO, *L'intelligibile caos stradale*, cit., 5 ss.

della persona offesa.

Tutte le altre ipotesi di lesioni personali ora disciplinate dall'art. 590-*bis* c.p., prima in parte di competenza del Giudice di Pace, sono tutte procedibili d'ufficio (secondo la tesi prevalente di cui si è dato conto)<sup>88</sup> e sono tutte di competenza del Tribunale in composizione monocratica, che prima era chiamato a giudicare soltanto le lesioni personali colpose gravi o gravissime commesse da soggetto alla guida in stato di ebbrezza *ex art.* 186, lett. c), c.d.s., oppure alterato per l'assunzione di stupefacenti.

#### 14. Cenni alle modifiche del c.p.p.

Nel rispetto dello "spirito" di questo *focus*, incentrato soprattutto sui profili di diritto penale sostanziale della riforma, non più che brevi cenni possono qui essere dedicati alle modifiche che hanno inciso direttamente sul c.p.p. (4° e 5° c. dell'articolo unico della l. 23 marzo 2016, n. 41).

Si tratta di modifiche che si riferiscono sostanzialmente a 3 filoni, riguardando: la disciplina dei prelievi coattivi di materiale biologico; la disciplina dell'arresto obbligatorio e facoltativo in flagranza; nonché norme codicistiche volte a sollecitare lo sviluppo del procedimento per i nuovi reati colposi stradali.

Quanto al primo filone, il combinato disposto del 1° c. dell'art. 224-*bis* c.p.p. e del nuovo c. 3-*bis* dell'art. 359-*bis* prevede sostanzialmente la possibilità di procedere a prelievi coattivi di materiale biologico anche nei confronti dei presunti autori dei reati di cui agli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., consentendo al Pubblico ministero di emettere il relativo decreto autorizzativo anche in forma orale nei casi più urgenti<sup>89</sup>.

---

<sup>88</sup> Interessante richiamare le istruzioni operative contenute nelle linee guida della Procura di Macerata (cit., 4 e 5) e rivolte alla Polizia giudiziaria: «Non si pongono questioni se il primo referto - ragionevolmente acquisito presso il Pronto Soccorso del competente Ospedale, ove sia stata ricoverata la parte lesa o ciascuna delle parti lese - formuli una prognosi riservata od indichi la presumibile durata della malattia in un periodo superiore a 40 giorni o descriva una situazione idonea ad integrare altra circostanza aggravante (ad esempio, l'indebolimento permanente di una funzione, la perdita di un arto, ecc.). Il problema si porrà, invece, se il primo referto indichi una durata della malattia inferiore ai 40 giorni. In tali casi, la Polizia giudiziaria espressamente inviterà - per iscritto - la persona offesa (o le persone offese), a far pervenire sollecitamente ai medesimi uffici di p.g., che hanno rilevato l'incidente, l'eventuale documentazione medica sopravvenuta, attestante che la malattia abbia superato i 40 giorni. Ove si verifichi tale situazione, la Polizia giudiziaria dovrà ritenere il delitto procedibile d'ufficio e comportarsi di conseguenza».

<sup>89</sup> Cfr. MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., 81 ss.; PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali*, cit., 2314 e 2315. Diffusamente in argomento, GABRIELLI, *Il nuovo prelievo coattivo "stradale": tanto rumore per (quasi) nulla?*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2016, 821 ss.

Riguardo al secondo filone individuato<sup>90</sup>, nel testo dell'art. 380, 2° c., lett. *m-quater*), c.p.p., si prevede ora l'arresto obbligatorio in flagranza per le ipotesi più gravi di omicidio colposo stradale, cioè quelle dell'art. 589-*bis*, 2° e 3° c., c.p. Il successivo art. 381 c.p.p., al 2° c., lett. *m-quinquies*), prevede invece l'arresto facoltativo in flagranza per alcune delle ipotesi di lesioni stradali colpose, cioè quelle dei commi 2°, 3°, 4° e 5° dell'art. 590-*bis* c.p.

Piuttosto nutrito, infine, è il gruppo delle disposizioni che perseguono la più sollecita definizione dei procedimenti per omicidio e lesioni stradali, incidendo sul testo degli artt. 406, 416, 429, 550 e 552 c.p.p.<sup>91</sup>. Al riguardo, si osserva, tuttavia, che l'aumento della casistica di competenza del Tribunale, se può forse suonare come un salto di qualità del processo (almeno sulla carta), in alcune zone del territorio nazionale potrebbe portare a una tempistica più dilatata della sua definizione. Si tratta di un rischio che va a braccetto con la disciplina della prescrizione del reato, che spesso condiziona accelerazioni o rallentamenti dei singoli procedimenti. È verosimile, infatti, che la previsione di livelli massimi edittali di una certa importanza (tenuto conto delle circostanze aggravanti in grado di incidere sulla data di prescrizione) rappresenti una contropinta rispetto alla disciplina sollecitatoria prevista, che, a ben vedere, è limitata alle fasi predibattimentali. Il risultato potrebbe essere, dun-

<sup>90</sup> Cfr., ad esempio, PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali*, cit., 2315.

<sup>91</sup> Per una razionalizzazione della disciplina sollecitatoria nei termini che seguono, si vedano le linee guida della Procura di Trento, cit., 15 e 16.

Il disposto dell'art. 406 («proroga del termine»), c. 2-*ter*, c.p.p., per quanto qui interessa, non consente più di una proroga dei termini di durata delle indagini relative ai reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi e gravissime (artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.).

L'art. 416 («presentazione della richiesta del pubblico ministero»), c. 2-*bis*, c.p.p., prevede che per il reato di omicidio colposo stradale (art. 589-*bis* c.p.) la richiesta di rinvio a giudizio del Pubblico ministero debba essere depositata entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini preliminari.

L'art. 429 c.p.p. («decreto che dispone il giudizio»), al c. 3-*bis*, sempre con analoga finalità «sollecitatoria», prescrive che, per le ipotesi di omicidio stradale *ex art.* 589-*bis* c.p., tra la data del decreto di rinvio a giudizio e la data fissata per il giudizio non possa intercorrere un termine superiore a 60 giorni.

Un tendenziale accorciamento dei tempi complessivi del procedimento penale riguarda le lesioni personali stradali *ex art.* 590-*bis* c.p., per cui è prevista la citazione diretta a giudizio dalla nuova lett. *e-bis*) del 2° dell'art. 550 c.p.p. («casi di citazione diretta a giudizio»), derogando così, almeno per alcune ipotesi, alla regola che avrebbe condotto alla celebrazione dell'udienza preliminare. In base al 1° c. dell'art. 550 c.p.p., la citazione diretta avrebbe luogo solo nei casi di «contravvenzioni ovvero di delitti puniti con la pena della reclusione non superiore nel massimo a 4 anni o con la multa, sola o congiunta alla predetta pena detentiva».

Sempre nella medesima ottica e ancora con riferimento al reato di lesioni personali colpose stradali *ex art.* 590-*bis* c.p., l'art. 552, comma 1-*bis*, c.p.p., prevede che il decreto di citazione a giudizio debba essere emesso entro 30 giorni dalla chiusura delle indagini preliminari. Sempre per le lesioni personali colpose stradali *ex art.* 590-*bis* c.p., il comma 1-*ter* dello stesso art. 552, c.p.p., prevede poi che la data di comparizione in udienza debba essere fissata non oltre 90 giorni dalla emissione del decreto di citazione.

que, quello di scontentare tutti i soggetti “toccati” dalla vicenda: la persona offesa (o i familiari costituitisi parte civile) in attesa di giustizia; l'imputato, considerando che – si tratta ormai di un *τόπος* degli studi integrati di diritto e procedura penale – il processo è spesso di per sé una pena e crea patimento proporzionalmente alla sua durata<sup>92</sup>.

### 15. Cenni alle modifiche del c.d.s.

Il 6° c. dell'articolo unico della l. 23 marzo 2016, n. 41, è dedicato alle modifiche del c.d.s., riguardanti, in particolare, gli artt. 189 («comportamento in caso di incidente»), 219 («revoca della patente di guida»), 222 («sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati») e 223 («ritiro della patente di guida in conseguenza di ipotesi di reato»)<sup>93</sup>.

Limitandosi ad esaminare (solo) alcune tra le modifiche più significative, quella dell'art. 189, 8° c., c.d.s., fa sì che «il conducente che si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato».

Il nuovo testo dell'art. 222, 2° c., c.d.s., prevede, tra l'altro, che alla condanna (ovvero all'applicazione della pena su richiesta delle parti a norma dell'art. 444 del c.p.p.) per i reati di cui agli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. consegua la revoca della patente di guida; ciò a prescindere dal fatto che sia stata concessa la sospensione condizionale della pena.

Sempre dell'art. 222 c.d.s. merita menzione l'articolata disciplina del nuovo c. 3-*bis*, ove si arriva a sfiorare il c.d. ergastolo della patente, più volte invocato dall'opinione pubblica e contemplato espressamente anche nel corso dei lavori parlamentari<sup>94</sup>. Nel dettaglio, in caso di applicazione della sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente per le ipotesi di cui all'art. 589-*bis*, 2°, 3° e 4° c., c.p., l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi 15 anni dalla revoca; per il reato di cui all'art. 589-*bis*, 5° c., c.p., invece, l'interessato non può conseguire una nuova patente prima che siano decorsi 10 anni dalla revoca. Tale termine è poi elevato a 20 anni nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati

<sup>92</sup> Anche in ragione della frequente gogna mediatica che si accompagna al processo penale, è sempre più attuale la lezione di CARNELUTTI, *Lezioni sul processo penale*, I, Roma, 1949 (seconda edizione), 48-50, che evidenzia, appunto, questa idea di afflizione e sofferenza vissuta (nel e) per il processo.

<sup>93</sup> In argomento, cfr. NOTARO, *I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali*, cit., 16 e 17.

<sup>94</sup> Così il testo dell'art. 6 del d.d.l. S. n. 859, cit.



di cui all'art. 186, commi 2, lettere b) e c), e *2-bis* c.d.s. ovvero di cui all'art. 187, commi 1 e *1-bis* c.d.s. Il termine è ulteriormente aumentato sino a 30 anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'art. 189, c. 1, c.d.s., e si sia dato alla fuga.

Si veda, infine, anche l'altrettanto nuovo c. *3-ter* dell'art. 222 c.d.s., che detta una disciplina analoga a quella appena menzionata, ma dedicata ad ipotesi dal disvalore meno accentuato, quantomeno sotto il profilo della condotta. In caso di applicazione della sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente per le ipotesi di cui agli artt. *589-bis*, 1° c., e *590-bis* c.p., l'interessato non può conseguire una nuova patente di guida prima che siano decorsi 5 anni dalla revoca. Tale termine è raddoppiato nel caso in cui l'interessato sia stato in precedenza condannato per i reati di cui all'art. 186, commi 2, lettere b) e c), e *2-bis*, ovvero di cui all'art. 187, commi 1 e *1-bis*, c.d.s. Il termine è ulteriormente aumentato sino a 12 anni nel caso in cui l'interessato non abbia ottemperato agli obblighi di cui all'art. 189, 1° c., c.d.s., e si sia dato alla fuga.

#### 16. Quale bilancio provvisorio?

Per trovare profili di pregio della riforma qui trattata pare indispensabile rialzare la lente di ingrandimento e pronunciarsi su alcune direttrici di fondo tracciate dal legislatore. Ad esempio, guardando all'approccio con cui si è affrontato il problema dell'imputazione colpevole nelle nuove fattispecie del c.p., sembra potersi salutare con favore la scelta di non procedere alla costruzione di reati dolosi<sup>95</sup>, i quali, tra l'altro, avrebbero rievocato ampiamente gli "spettri" dell'accertamento del dolo eventuale, se non propinato vere e proprie presunzioni o finzioni di dolo. Come detto, l'inasprimento delle pene per i delitti stradali colposi dovrebbe rendere meno appetibile la contestazione del *dolus eventualis*, anche se si tratta di una rassicurazione di cui si esaurisce presto l'eco, in quanto basta constatare che anche sotto il cappello della responsabilità colposa si rischia una pena che può arrivare fino a circa 20 anni di reclusione<sup>96</sup>.

<sup>95</sup> Diversa la posizione di MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime*, cit., 21: «Se gli eventi lesivi o mortali derivanti da violazione delle regole in materia di circolazione stradale possono astrattamente derivare tanto da condotte dolose quanto da condotte colpose, la via più coerente, da parte di un legislatore che avesse optato in via definitiva per l'introduzione di un microsistema speciale per i casi di morte legati alla circolazione stradale, sarebbe stata forse quella di replicare il sistema dei delitti di omicidio prevedendo almeno un omicidio stradale doloso e un omicidio stradale colposo, con il relativo apparato di circostanze volto ad assicurare una risposta in termini sanzionatori adeguata ed effettiva. Analoghe considerazioni, evidentemente, valgono anche per le ipotesi di lesione».

<sup>96</sup> Il rischio, dunque, è quello di tradire le istanze di proporzionalità sanzionatoria rispetto alla colpevolezza

Come si è più volte rilevato, sono davvero numerosi i dubbi di ragionevolezza che si manifestano e pressoché tutti i commenti pubblicati finora non hanno mancato di denunciarlo puntualmente<sup>97</sup>. Al riguardo, l'irragionevolezza emergente si può forse descrivere come articolata su (almeno) 3 livelli: intrinseca alle fattispecie di omicidio e lesioni stradali; di micro-sistema, cioè emergente dal raffronto con le altre norme del sistema sanzionatorio (e non) relativo alla circolazione stradale; di sistema, cioè considerando l'intero contesto delle fattispecie colpose poste a tutela di vita ed incolumità personale. Le incongruenze sono molte e indurranno probabilmente – c'è da pronosticarlo – la Corte costituzionale a mutare la fisionomia di alcune fattispecie disciplinate dalla riforma<sup>98</sup>, ma non sarà un'operazione semplice. L'impressione, infatti, è che il legislatore abbia inconsapevolmente edificato un sistema dalle fondamenta paragonabili a quelle dello *Shanghai*, o *Mikado*, il gioco orientale di abilità nel quale bisogna rimuovere da un groviglio un bastoncino alla volta senza spostare gli altri, i quali, se appena sfiorati, tendono a franare scomponendosi. Quanto al dettaglio della responsabilità colposa configurata, le sperequazioni rispetto alla produzione dello stesso tipo di evento in contesti diversi dalla circolazione stradale avvengono attribuendo un peso notevole (in alcuni casi, al tipo di autore, ma soprattutto) al cosiddetto disvalore d'azione, che si suole contrapporre al disvalore di evento<sup>99</sup>. Vi è però un dato di possibile incoeren-

---

effettivamente espressa, mettendo in tensione, in uno, i principi degli artt. 3 e 27, 1° e 3° c., Cost. Per queste considerazioni proprio rispetto all'ambito stradale, si veda già TASSINARI, *La collisione fra istanze generalpreventive e principi costituzionali*, cit., 270 e 271, il quale evidenzia come i livelli edittali previsti portino sostanzialmente a «punire un fatto colposo come *se fosse doloso*».

<sup>97</sup> Tali critiche si trovano a chiare lettere in quasi tutti i contributi di coloro che in una citazione qui riportata (*supra*: penultimo scritto citato nella nt. 1) sono stati definiti «giureconsulti» («agguerriti e temibili avversari della proposta»), alludendo, in questo caso, soprattutto a studiosi, avvocati e magistrati, quasi volentone evidenziare una sensibilità tecnocratica, lontana dal sentire del popolo; infatti, posta in immediata contrapposizione all'opinione dei «comuni cittadini». Si tratta di una contrapposizione ricorrente e spesso molto netta nei tempi che viviamo, come la dottrina penalistica ha più volte rilevato. Tra le analisi di più ampio respiro, si veda quella di PALIERO, *La maschera e il volto (percezione sociale del crimine ed "effetti penali" dei media)*, in BERTOLINO, FORTI (a cura di), *Scritti per Federico Stella*, Napoli, 2007, 289 ss.

<sup>98</sup> Sul punto, si veda, ad esempio, PICCIONI, *Molte le incongruenze che rischiano la scure della Consulta*, in *Guida dir.*, 2016, 16, 51 ss.

<sup>99</sup> Limitandosi alle opere monografiche dedicate all'argomento, M. MANTOVANI, *Contributo ad uno studio sul disvalore di azione nel sistema penale vigente*, Bologna, 2014; N. MAZZACUVA, *Il disvalore di evento nel diritto penale. L'illecito commissivo doloso e colposo*, Milano, 1983, in particolare, 291. Quanto all'ambito stradale, si veda ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 12 e 13: «Un diritto penale oggettivo, del fatto e della protezione dei beni giuridici, non dovrebbe infatti spingersi al punto di raddoppiare, se non triplicare o quadruplicare, la risposta sanzionatoria in virtù dell'addotta pericolosità del tipo d'autore o della condotta anziché dell'offesa». «In riferimento alla legge in esame lo sgretolamento del rapporto di proporzione tra disvalore di evento e *quantum* di pena risulta quanto mai lampante, sia in merito ad ipotesi afferenti al medesimo evento lesivo, sia in relazione a fattispecie che

za da evidenziare in questa operazione e che si lega ad un interrogativo di fondo che tormenta tradizionalmente l'analisi della responsabilità penale colposa; interrogativo che ora si ripropone in forma ancor più acuta: è davvero giusto punire molto o moltissimo condotte gravemente colpose (*rectius*: ampiamente inosservanti di regole precauzionali) e indubbiamente pericolose solo a condizione che si verifichi l'evento?

Vi sono voci in dottrina che difendono l'idea che il diritto penale rimanga ancorato al principio di *extrema ratio*, precisando che, in definitiva, è la presenza dell'evento o di una "vittima" ciò che può giustificare più di ogni altra cosa l'applicazione della pena, qui come in altri contesti tradizionalmente attratti nell'ambito della responsabilità colposa<sup>100</sup>.

In una prospettiva diversa, si potrebbe lamentare una macroscopica sproporzione tra il trattamento del guidatore deplorabile "fortunato", che riesce a tornare a casa senza aver combinato un guaio, ed il guidatore altrettanto deplorabile ma solo più "sfortunato" e quindi autore di un incidente lesivo o mortale. Ciò considerando anche un profilo già evidenziato in queste pagine, cioè che il diritto penale censura come illecito di pericolo e di mera condotta solo le ipotesi di guida in stato di ebbrezza o "drogati", mentre altre ipotesi di guida "sconsiderata", come ad esempio quelle del 5° comma degli attuali artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., sono sanzionate solo per mezzo di un illecito amministrativo<sup>101</sup>: spesso, allora, il diritto penale interviene con il proprio arsenale sanzionatorio all'esito di quella che si suole efficacemente indicare come una *Stralotterie*, in cui, posta in essere la condotta inosservante, l'*an* della punibilità per il reato colposo d'evento dipende moltissimo da una *Zufallskomponente*<sup>102</sup>.

Provocatoriamente, ma con argomenti indubbiamente dignitosi, peraltro già affacciatisi nel dibattito sulla criminalità stradale, si potrebbe anche ragionare sull'opportunità di punire molto più degli altri rei colposi soggetti che con la loro condotta espongono a pericolo (che poi diventa danno) non solo gli altri,

---

portano a prevedere cornici edittali più rigorose per l'evento lesione anziché per l'evento morte».

<sup>100</sup> Ad esempio, PULITANÒ, *Diritto penale*, Torino, 2015, 327 e 328.

<sup>101</sup> Cfr. M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, cit., 9 e 10, il quale ritiene opportuna la penalizzazione di diverse condotte pericolose (senza che sia necessaria la verifica di un evento) ora integranti non più che un illecito amministrativo.

<sup>102</sup> L'argomento è piuttosto noto alla dottrina penalistica. Si vedano, ad esempio, le considerazioni, con diversità di accenti, di N. MAZZACUVA, *L'apparente prossimità della colpa penale a garantismo e ultima ratio*, in DONINI, ORLANDI (a cura di), *Reato colposo e modelli di responsabilità*, cit., 40 ss.; EUSEBI, *La prevenzione dell'evento non voluto. Elementi per una rivisitazione dogmatica dell'illecito colposo e del dolo eventuale*, in BERTOLINO, EUSEBI, FORTI (a cura di), *Studi in onore di Mario Romano*, II, Napoli, 2011, 963 ss.; M. MANTOVANI, «Diritto penale del caso» e prospettive «de lege ferenda», *ibidem*, 1080 ss.; CASTRONUOVO, *La colpa penale*, cit., 105 ss.

ma spesso anche se stessi. Certo, questa autoesposizione al pericolo (di una *poena naturalis*), nell'ambito della circolazione stradale, non sempre si può riscontrare e, comunque, laddove sussistente, è spesso concorrente con un pericolo ancor più consistente per gli altri utenti della strada; tuttavia, la frequente biunivocità del pericolo avrebbe forse potuto, almeno in parte, agire quale proporzionale contropinta rispetto all'ansia repressiva che ha guidato la mano del legislatore, ma così non è stato<sup>103</sup>.

Rispetto a questo stesso avvertito bisogno di punizione delle condotte di guida deplorabili, non si possono non condividere, poi, le critiche che la dottrina dedicatasi all'esame della riforma ha rivolto alla scelta di puntare tutto sulla pena detentiva, riproponendo ormai note logiche di (iper)retribuzione e prevenzione generale<sup>104</sup>. D'altronde, coi riflettori dell'opinione pubblica puntati sul Parlamento ormai da alcuni anni, era difficile sperare in una soluzione diversa.

Per il giurista penalista questa riforma non può che rappresentare un punto di (ri)partenza; si può davvero credere che siamo approdati al risultato migliore, più "giusto"?

---

<sup>103</sup> In argomento, si rinvia (anche per gli opportuni riferimenti bibliografici) alle riflessioni di M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, cit., 4 ss., il quale sviluppa il proprio ragionamento prendendo in considerazione una tesi di Günther Jakobs e richiamando l'istituto del § 60 del codice penale tedesco (*Absehen von Strafe*: rinuncia all'applicazione della pena), a cui si è ispirato anche il "Progetto Pagliaro"; quest'ultimo dedicava, appunto, il proprio art. 40 all'«astensione dalla pena» prevista per un reato colposo «quando il reo abbia subito gli effetti pregiudizievoli del reato in misura e forma tale che l'applicazione della pena risulterebbe ingiustificata sia in rapporto alla colpevolezza che alle esigenze di prevenzione speciale».

<sup>104</sup> Si veda, ad esempio, ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., 14 ss. e, in particolare, 18: «Si tratta invece di una scelta assai poco lungimirante, poiché sarebbe stato auspicabile approntare una risposta sanzionatoria diversificata ma parimenti efficace, mediante l'uso di pene alternative come il lavoro di pubblica utilità o di sanzioni interdittive, prescrittive, riparative, ablativo, ingiunzionali ampiamente tematizzate in dottrina ed attuate in molti altri Paesi. L'adozione di misure sanzionatorie diversificate ma comunque dotate di efficacia dissuasiva ed improntate a far comprendere ai responsabili la reale gravità di quanto commesso, favorirebbe infatti un cambiamento culturale che, unitamente all'intensificazione dei controlli sulle strade, porterebbe all'attuazione di una vera politica della sicurezza stradale». In termini analoghi, TASSINARI, *La collisione fra istanze generalpreventive e principi costituzionali*, cit., 273 e 274.