

## OMICIDIO STRADALE E LESIONI PERSONALI STRADALI GRAVI O GRAVISSIME: DA UN DIRITTO PENALE “FRAMMENTARIO” A UN DIRITTO PENALE “FRAMMENTATO” (\*)

di Antonella Massaro

**Abstract.** *L'introduzione dei delitti di omicidio e lesioni stradali (legge n. 41 del 2016) si inserisce in una più ampia tendenza alla parcellizzazione di istituti di parte generale e di fattispecie incriminatrici che costituiscono storicamente il “nucleo duro” del diritto penale. Pur a voler tralasciare alcune discutibili scelte di tecnica legislativa, le recenti modifiche restituiscono l'impressione di un intervento per molti aspetti avulso dal più generale contesto sistematico di destinazione. Si è persa anzitutto l'occasione per un organico coordinamento tra le norme inserite nel codice penale e quelle già presenti nel codice della strada: anche la risalente questione relativa alla configurabilità di un reato complesso per l'omicidio colposo aggravato da violazioni del codice della strada potrebbe fondarsi su basi almeno parzialmente differenti rispetto al passato. Merita poi di essere sottolineata, sempre in una prospettiva sistematica, l'introduzione di una circostanza attenuante relativa al caso in cui l'evento non sia esclusiva conseguenza della condotta del colpevole (artt. 589-bis, settimo comma e 590-bis c.p., settimo comma c.p.): le corde della teoria generale del reato sono state toccate attraverso disposizioni di carattere (eccessivamente) settoriale, i cui effetti potrebbero suscitare dubbi sul piano della coerenza e della ragionevolezza. Solo il tempo sarà in grado di chiarire se questa nuova frammentazione dell'atomo consenta di raggiungere, almeno in parte, gli obiettivi di un legislatore alle prese con l'ennesima emergenza o se, per contro, la tradizionale «unitarietà, semplicità e linearità di formulazione» dei delitti di omicidio sia stata sacrificata senza un'adeguata contropartita.*

SOMMARIO: 1. L'irresistibile tentazione di una critica demolitoria “a prima lettura”. – 2. Da un diritto penale “frammentario” a un diritto penale “frammentato”: la tendenza alla parcellizzazione (anche) del nucleo duro del diritto penale. – 3. Le tappe che hanno condotto alla legge n. 41 del 2016. – 4. I “nuovi” delitti di omicidio e di lesioni stradali: le fattispecie base. – 4.1. La nutrita schiera delle circostanze aggravanti. – 4.1.2. Possibili spazi per la configurabilità del reato complesso? – 4.2. L'attenuante della “concausa”. – 5. Come si stava senza l'omicidio stradale? Dalla colpa al dolo: andata e ritorno. – 6. L'aggravante della fuga. – 7. Considerazioni (non) conclusive.

\* Il presente contributo costituisce il testo scritto, rivisto e ampliato, della relazione tenuta nell'ambito del Convegno *Omicidio e lesioni stradali – tra esigenze di giustizia, di deterrenza e di obiettività ricostruttiva della dinamica dell'incidente stradale*, svoltosi il 1 aprile 2016 presso la Sala Unità d'Italia della Corte di Appello di Roma.

## 1. L'irresistibile tentazione di una critica demolitoria "a prima lettura".

A fronte dei più recenti interventi in materia penale sembrerebbe che un atteggiamento critico e distruttivo dell'interprete "a prima lettura" sia divenuto un *incipit* tanto irresistibilmente *à la page* quanto prevedibilmente scontato. In realtà, pur a voler concedere che le "precomprensioni" rispetto a certe opzioni di riforma possano giocare un ruolo determinante, è altrettanto innegabile che il legislatore degli ultimi anni si sia spesso collocato agli antipodi della sapiente *ars legiferandi*. Si tratta di un legislatore troppo spesso guidato dalle logiche della perenne emergenza<sup>1</sup> o dalle priorità individuate dall'agenda *setting* mediatica<sup>2</sup>, con il risultato per cui, pur in presenza di effettive esigenze di tutela, la sua penna finisce per restituire prodotti normativi frettolosi, imprecisi e, almeno in certi casi, avulsi dal più generale contesto sistematico di destinazione.

Occorrerebbe forse valorizzare una più chiara separazione tra il compito politico e il compito giuridico nella formazione delle leggi, tra il problema sostanziale e il problema formale<sup>3</sup>, tra l'esigenza di tutela e la sua traduzione normativa. Se infatti la veste giuridica di una pur condivisibile *ratio* di intervento mostra evidenti crepe già sul piano letterale, la sua tenuta applicativa risulterà irrimediabilmente compromessa<sup>4</sup>, offrendo fertile materia prima alle (fin troppo) scontate critiche "accademiche" e ai (fin troppo) frequenti contrasti giurisprudenziali.

È un dato indubbiamente significativo il fatto che alcune delle più recenti novelle legislative abbiano richiesto fin da subito l'intervento della Corte di cassazione a Sezioni unite, senza considerare il cospicuo numero di questioni "post riforma" approdate alla Corte costituzionale. Si pensi, solo per restare alle vicende più recenti, allo "spacchettamento" del delitto di concussione<sup>5</sup>, ai dubbi relativi alla perdurante rilevanza del c.d. falso valutativo nella nuova versione delle false comunicazioni sociali<sup>6</sup>, alle incertezze successive all'introduzione della sospensione del procedimento

---

<sup>1</sup> Obbligato il riferimento a MOCCIA, *La perenne emergenza. Tendenze autoritarie nel sistema penale*, II ed., ESI, 2011.

<sup>2</sup> Sui rapporti tra mezzi di comunicazione e diritto penale, in particolare, FORTI – BERTOLINO, *La televisione del crimine*, V&P università, 2005; PALIERO, *La maschera e il volto (percezione sociale del crimine ed effetti sociali dei media)*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2006, fasc. 2, spec. pp. 490 e ss.; MAUGERI, *Lo stalking tra necessità politico-criminale e promozione mediatica*, Giappichelli, 2010, pp. 5 e ss.

<sup>3</sup> CARNELUTTI, *La crisi della legge*, in *Riv. dir. pubbl. e pubbl. ammin. in Italia*, 1930, pt. 1, p. 427 (anche in CARNELUTTI, *Discorsi intorno al diritto*, Cedam, 1937, pp. 167-182).

<sup>4</sup> Cfr. FIANDACA – MUSCO, *Diritto penale. Parte generale*, VII ed., Zanichelli, 2014, p. 303, che, a proposito della c.d. legittima difesa domiciliare, osservano come, anche a voler prescindere dagli obiettivi politico-criminali presi di mira, la modifica legislativa si riveli fallimentare sotto il profilo della tecnica legislativa: «il "testo" [...] risulta infatti così mal congegnato, che ogni sua possibile interpretazione si espone [...] a riserve critiche».

<sup>5</sup> Cass. pen., Sez. un., 24 ottobre 2013, n. 12228, Maldera, in *questa rivista*, 17 marzo 2014, con nota di G.L. GATTA, [Dalle Sezioni Unite il criterio per distinguere concussione e 'induzione indebita': minaccia di un danno ingiusto vs. prospettazione di un vantaggio indebito](#).

<sup>6</sup> Cass. pen., Sez. un., 31 marzo 2016, Passarelli (informazione provvisoria), in *questa rivista*, 1 aprile 2016.

con messa alla prova per imputati maggiorenni<sup>7</sup>, agli interventi in materia di misure di sicurezza detentive<sup>8</sup>.

L'ideale delle leggi chiare, poche, semplici e tendenzialmente immutabili, irrealistica utopia già nel secolo dei Lumi, è divenuto strutturalmente incompatibile con quell'ansia di regolamentazione che ha segnato il passaggio dallo Stato liberale allo Stato sociale e con quell'accelerazione della storia andata di pari passo all'incalzante incedere della complessità tecnologica<sup>9</sup>. Lo speculare fenomeno della "legge oscura"<sup>10</sup>, tuttavia, rappresenta un intollerabile cedimento delle fondamenta dello Stato di diritto, al cospetto del quale l'interprete che non voglia restare paralizzato da un senso di impotente e sconfortata rassegnazione si trova ad assumere le vesti dell'inascoltato araldo, monotono latore di altisonanti proclami in difesa della legalità perduta.

I mali che affliggono una legislazione ormai irrimediabilmente "decodificata" sono efficacemente sintetizzati dalle etichette dell'inflazione e dell'inquinamento legislativo<sup>11</sup>. Le leggi sono troppe<sup>12</sup> e troppo spesso sono scritte male. La predilezione per tecniche di normazione analitica anziché sintetica, ispirate da una preoccupata attenzione al dettaglio e infarcite di rinvii plurimi<sup>13</sup>, si traduce spesso in un'eterogeneità dei fini rispetto all'obiettivo di una maggiore precisione del testo, alimentando anzi l'impressione di un «rifiuto aprioristico di determinatezza e tassatività»<sup>14</sup>.

Con particolare riguardo alla legge n. 41 del 2016, che introduce le fattispecie di omicidio e di lesioni stradali, un riferimento obbligato è all'art. 589-*bis*, quinto comma c.p., cui fa da *pendant* l'art. 590-*bis*, quinto comma c.p.: le pene per l'omicidio e le lesioni stradali, come si cercherà di chiarire, sono aumentate in caso di violazioni del codice della strada ritenute dal legislatore particolarmente gravi. A fronte di ogni elencazione

---

<sup>7</sup> Cass. pen., Sez. un., 31 marzo 2016, Ric. Sorcinelli (informazione provvisoria), in *questa rivista*, 1 aprile 2016; Corte cost., 26 novembre 2015, n. 240, in [www.cortecostituzionale.it](http://www.cortecostituzionale.it). Sulle questioni di legittimità costituzionale ancora pendenti si rinvia a DELLA TORRE, [I dubbi sulla legittimità costituzionale del probation processuale: molteplici le ordinanze di rimessione alla Corte costituzionale](#), in *questa rivista*, 11 febbraio 2016.

<sup>8</sup> Corte cost., 24 giugno 2015, n. 186, in *Arch. pen. online*, 2015, n. 2, con nota di MASSARO, *Pericolosità sociale e misure di sicurezza detentive nel processo di "definitivo superamento" degli ospedali psichiatrici giudiziari: la lettura della Corte costituzionale con la sentenza n. 186 del 2015*.

<sup>9</sup> Sufficiente in questa sede il rinvio a IRTI, *L'età della decodificazione*, IV ed., Giuffrè, 1999, spec. pp. 25 e ss.

<sup>10</sup> Icasticamente stigmatizzato da AINIS, *La legge oscura. Come e perché non funziona*, II ed., Laterza, 2011, con particolare riferimento al Capitolo I.

<sup>11</sup> Per tutti CARNELUTTI, *La crisi della legge*, cit., pp. 424 e ss.

<sup>12</sup> «Viviamo ormai in un *law-saturated society*, in una società strapiena di diritto, di regole giuridiche dalle provenienze più disparate, imposte da poteri pubblici o da potenze private, con una intensità che fa pensare, più che a una necessità, a una inarrestabile deriva. La consapevolezza sociale non è sempre adeguata alla complessità di questo fenomeno, che rivela anche asimmetrie e scompensi fortissimi, vuoti e pieni, con un diritto invadente in troppi settori e tuttavia assente là dove più se ne avvertirebbe il bisogno»: RODOTÀ, *La vita e le regole. Tra diritto e non diritto*, Milano, Feltrinelli, 2006, p. 9.

<sup>13</sup> «[...] ci siamo subito adeguati al (cattivo) modello dell'Europa, disseminando l'ordinamento giuridico italiano d'annotazioni puntuali e puntigliose che troverebbero collocazione più adeguata in un vocabolario, anziché in un testo di legge. Sta di fatto che la mania delle definizioni, degli elenchi, delle enumerazioni per descrivere ogni accidente del mondo in cui viviamo, costituisce un'ulteriore manifestazione di spreco del diritto; e gli esiti sono talvolta esilaranti»: AINIS, *La legge oscura*, cit., p. 17.

<sup>14</sup> L'espressione è di MOCCIA, *La "promessa non mantenuta". Ruolo e prospettive del principio di determinatezza/tassatività nel sistema penale italiano*, ESI, 2001, p. 56.

è pressoché automatico che il lettore si soffermi non solo (e non tanto) su ciò che la stessa include, ma anche (e forse soprattutto) su ciò che esclude: nell'art. 589-*bis* c.p., per esempio, compare l'inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza di incroci, ma latita l'uso di apparecchi radiotelefonici alla guida (art. 173 c.d.s.). E il gioco del "dentro o fuori" potrebbe continuare, sollevando interrogativi sulla ragionevolezza della selezione operata dal legislatore mediante la pur scrupolosa e puntuale elencazione.

Scorrendo la nutrita serie di disposizioni introdotte nel codice penale, l'attenzione dell'interprete "a prima lettura" resta poi inevitabilmente ipnotizzata dalla formulazione del nuovo 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 decreto legislativo 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». La comprensione delle nuove disposizioni, forse, sarebbe risultata più agevole mutuando la terminologia del codice della strada e lasciando che il meccanismo degli elementi normativi facesse il suo corso. Definendo invece "strade extraurbane" anche quelle che il codice della strada identifica come "autostrade" e introducendo una definizione dell'espressione "strade di un centro urbano" che non compare testualmente negli articoli 589-*bis* e 590-*bis* c.p. (in cui si legge invece "procedendo in un centro urbano"), si finisce per creare una tanto oscura quanto superflua selva terminologica, capace di rendere labirintica persino la decifrazione di un delitto di omicidio, che fino a non molto tempo fa rappresentava la «costante più costante del diritto penale»<sup>15</sup>.

## **2. Da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato": la tendenza alla parcellizzazione (anche) del nucleo duro del diritto penale.**

La linea di sviluppo lungo la quale si collocano le nuove fattispecie di omicidio e lesioni stradali, beninteso, non è stata certo inaugurata dalla legge n. 41 del 2016. La più generale tendenza alla parcellizzazione di istituti di parte generale o di fattispecie incriminatrici che costituiscono il "nucleo duro" del diritto penale è divenuta ormai ricorrente<sup>16</sup>.

Non era sufficiente una legittima difesa generale, tanto che si è avvertita l'esigenza di una legittima difesa c.d. domiciliare<sup>17</sup>, la quale parrebbe prossima a

---

<sup>15</sup> MANTOVANI, *Diritto penale. Delitti contro la persona*, V ed., Cedam, 2014, p. 96.

<sup>16</sup> In generale PALAZZO, *Nel dedalo delle riforme recenti e prossime venture*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2014, fasc. 4, pp. 1699-1770 e, con specifico riferimento all'introduzione della fattispecie di omicidio stradale, ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, in corso di pubblicazione.

<sup>17</sup> Per tutti VIGANÒ, *La proporzione nella nuova legittima difesa: morte o trasfigurazione?*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2006, spec. p. 828, anche per le considerazioni relative alla sostituzione dell'obiettivo di una "grande riforma" con quello di interventi a macchia di leopardo, spesso influenzati in maniera decisiva da motivazioni di tipo ideologico.

ulteriori modifiche legislative; il modello della colpa descritto dall'art. 43 c.p. non teneva in adeguata considerazione le peculiarità della c.d. colpa medica, aprendo una pretesa lacuna sostanziale cui ha tentato di porre rimedio la "legge Balduzzi"<sup>18</sup>; l'elevato disvalore delle mutilazioni genitali femminili ha determinato l'introduzione di una fattispecie distinta (art. 583-*bis* c.p.) rispetto a quella di lesioni<sup>19</sup>.

Il risultato è quello di un diritto penale non più fisiologicamente "frammentario", ma patologicamente "frammentato", che, lungi dall'arrestarsi alla soglia di inefficacia del diritto simbolico, alimenta il fuoco delle incertezze e delle disfunzioni sul piano applicativo.

Allo stesso modo i delitti di omicidio, quelli "naturali" per antonomasia, quelli attorno ai quali si è modellata storicamente la teoria generale del reato, si mostravano inadeguati a fronte dall'allarme sociale destato dai morti su strada, tanto da indurre a intervenire con un'ennesima frantumazione dell'atomo, che, di per sé sola, fa registrare un'esplosione degna di nota. Si tratta di un processo di disarticolazione che lascia già intravedere ulteriori potenzialità esplicative, posto che un disegno di legge approvato dalla Camera e attualmente all'esame del Senato prevede l'introduzione di una fattispecie di "Responsabilità colposa per morte o lesioni personali in ambito sanitario", nel tentativo di "codificare" la riforma della colpa medica intervenuta con la già citata legge n. 189 del 2012<sup>20</sup>.

Solo il tempo mostrerà se l'omicidio e le lesioni stradali siano in grado di superare indenni la prova dell'implacabile rasoio di Ockham: se, detto altrimenti, si trattasse di fattispecie davvero necessarie sul piano politico-criminale e non solo su quello politico-mediatico<sup>21</sup>. Sembrirebbe tuttavia che il rigorismo mostrato dal legislatore con l'introduzione delle nuove fattispecie, dichiaratamente ispirato anche a istanze generalpreventive<sup>22</sup>, non si riveli adeguatamente supportato da un più ampio

---

<sup>18</sup> Sulle peculiarità della colpa medica, di recente e per tutti DE FRANCESCO, *Al capezzale della colpa medica*, in *Riv. it. med. leg.*, 2015, fasc. 3, pp. 1124 e ss. Per un inquadramento del nuovo criterio di imputazione introdotto dalla legge Balduzzi v. ROIATI, *Linee guida, buone pratiche e colpa grave: vera riforma o mero placebo?*, in *Dir. pen. proc.*, 2013, fasc. 2, pp. 216 e ss

<sup>19</sup> Tra gli altri F. BASILE, *La nuova incriminazione delle pratiche di mutilazione degli organi genitali femminili. Il commento*, in *Dir. pen. proc.*, 2006, fasc. 6, spec. pp. 684-685.

<sup>20</sup> Il DDL S. 2224 prevede l'introduzione nel codice penale di un nuovo art. 590-*ter* (numerazione nel frattempo "occupata" proprio dalla legge n. 41 del 2016), rubricato "Responsabilità colposa per morte o lesioni personali in ambito sanitario", che così dispone: «L'esercente la professione sanitaria che, nello svolgimento della propria attività, cagiona a causa di imperizia la morte o la lesione personale della persona assistita risponde dei reati di cui agli articoli 589 e 590 solo in caso di colpa grave. Agli effetti di quanto previsto dal primo comma, è esclusa la colpa grave quando, salve le rilevanti specificità del caso concreto, sono rispettate le buone pratiche clinico-assistenziali e le raccomandazioni previste dalle linee guida come definite e pubblicate ai sensi di legge». Per un esame della proposta in questione PIRAS, [La riforma della colpa medica nell'approvanda legge Gelli-Bianco](#), in *questa rivista*, 25 marzo 2016.

<sup>21</sup> Perentorio al riguardo il giudizio di M. MANTOVANI, [In tema di omicidio stradale](#), in *questa rivista*, 9 dicembre 2015, p. 3, ad avviso del quale si fatica a intravedere nella scelta del legislatore un significato diverso da una sottolineatura meramente simbolica dei fatti descritti dalle nuove fattispecie: «non se ne riesce a ravvisare, infatti, alcuna ragione pratica».

<sup>22</sup> «[...] la nuova legge esplicherà un'efficacia deterrente e contribuirà in maniera, credo, determinante alla diffusione di una regola basilare per chi si pone alla guida di un veicolo, conscio di avere in mano un mezzo che può rivelarsi un'arma letale: bisogna che ci si abitui al principio che chi guida non beve e chi

intervento strutturale orientato nella medesima direzione. Già nel corso dei lavori parlamentari è stata evidenziata l'apparente schizofrenia di un legislatore che prevede un aumento di pena per i fatti di omicidio stradale (art. 589-*bis*, comma sesto c.p.) e lesioni stradali (art. 590-*bis*, comma sesto c.p.) commessi da chi non è in possesso di una patente di guida, ma che, con il d.lgs. n. 8 del 2016, depenalizza la "fattispecie base" di guida senza patente (art. 116, comma quindicesimo c.d.s.)<sup>23</sup>. Potrebbe anche rilevarsi il mancato intervento sui reati di guida in stato di ebbrezza (art. 186) e in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti e psicotrope (art. 187 c.d.s.): si tratta in effetti di fattispecie "prodromiche" rispetto alla commissione degli omicidi su strada che in maniera prevalente hanno catalizzato i segnali d'allarme sociale e che, probabilmente, sono quelle meglio in grado di soddisfare pretese esigenze di prevenzione generale.

Si consideri, infine, che il codice della strada contiene ipotesi di responsabilità per morte o lesioni «comunque» derivanti da "corse clandestine" (art. 9-*bis*, comma 2 e art. 9-*ter*, comma 2 c.d.s.). La nuova legge avrebbe forse potuto rappresentare l'occasione per una razionalizzazione del sistema, coordinando le norme in questione con le nuove fattispecie (e i nuovi limiti edittali) previsti per l'omicidio e le lesioni stradali<sup>24</sup>.

### 3. Le tappe che hanno condotto alla legge n. 41 del 2016.

Al fine di evidenziare le più significative innovazioni di diritto sostanziale introdotte dalla legge n. 41 del 2016<sup>25</sup>, può risultare utile sintetizzare le principali tappe

---

beve non guida»: così il senatore Cucca, nel corso della discussione del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-D, Seduta n. 584 (ant.) del 02/03/2016. Nel corso della medesima seduta la senatrice Ginetti osserva: «abbiamo previsto l'inasprimento delle pene, non solo per reprimere adeguatamente tali condotte nei casi più gravi di lesioni o omicidio, ma al fine di costruire una disciplina deterrente e progressiva e che punisca in maniera graduata le diverse violazioni, per scoraggiarne la reiterazione»

<sup>23</sup> Si tratta delle osservazioni formulate dal senatore Giovanardi, durante la trattazione in Commissione giustizia del disegno di legge n. 859-1357-1378-1484-1553-D (Seduta n. 266 (pom.) del 27/01/2016). Dal d.lgs. n. 8 del 2016 deriva la depenalizzazione del reato di guida senza patente previsto dall'art. 116, comma 15 c.d.s., limitatamente al caso in cui il fatto non costituisca reiterazione di una precedente violazione dello stesso tipo. Per una ricostruzione degli effetti anche in relazione ad altre condotte previste dal codice della strada si rinvia alla circolare del Ministero dell'Interno n. 300/A/852/16/109/33/1 del 05/02/2016, consultabile in [www.asaps.it](http://www.asaps.it). Un più generale inquadramento degli interventi di depenalizzazione conseguenti alla legge n. 67 del 2014 è offerto da PALAZZO, *La depenalizzazione nel quadro delle recenti riforme sanzionatorie*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, fasc. 3, pp. 285 e ss.

<sup>24</sup> Cfr. Cass. pen., sez. IV, 16 maggio 2014, n. 43832, in *Dejure*, che, muovendo dalla natura autonoma del delitto di cui all'art. 9-*ter*, comma 2 c.d.s. e ritenendo la morte di una o più persone elemento costitutivo dello stesso, faceva applicazione dell'art. 84 c.p. ed escludeva il concorso tra il reato in questione e l'art. 589 c.p., «perdendo l'omicidio colposo la propria individualità nella più grave imputazione». Per una ricostruzione sistematica delle fattispecie in questione, che costituirebbero ipotesi speciali rispetto all'art. 586 c.p., CORNACCHIA, *Le fattispecie di gara organizzata e spontanea*, in *Dir. pen. proc.*, 2004, fasc. 2, pp. 148-149.

<sup>25</sup> Si tralasceranno gli aspetti più strettamente processuali, che, pure, rappresentano forse l'autentico banco di prova sul quale si verificherà l'effettiva tenuta del nuovo impianto normativo: si rinvia sul punto a [Omicidio stradale e lesioni personali stradali: le linee guida della Procura di Trento](#), in *questa rivista*, 5 aprile 2016.

normative che hanno condotto all'introduzione dell'omicidio stradale e delle lesioni stradali, per poi proiettarle sullo sfondo degli orientamenti giurisprudenziali che hanno contribuito a definire il dibattito antecedente alla riforma. Le fasi normative che vengono in considerazione sono essenzialmente tre:

- 1) gli interventi sugli articoli 589 e 590 c.p. dal codice penale, con particolare riferimento alle leggi n. 296 del 1966, n. 102 del 2006 e n. 125 del 2008;
- 2) i disegni di legge relativi all'introduzione dell'omicidio stradale, che hanno subito significative modifiche nel corso dei lavori parlamentari;
- 3) l'introduzione di un microsistema per l'omicidio e le lesioni stradali ad opera della legge n. 41 del 2016.

#### **4. I "nuovi" delitti di omicidio e di lesioni stradali: le fattispecie base.**

Sembra opportuno invertire l'ordine cronologico, anche al fine di verificare in che modo o con che limiti la nuova disciplina vada a inserirsi su un tessuto normativo e giurisprudenziale già delineatosi a maglie molto fitte. Non appena, infatti, si vada oltre il dato meramente testuale della rubrica "omicidio stradale", deve necessariamente ammettersi che non si tratti di una fattispecie "nuova" in senso stretto: eventuali questioni di diritto intertemporale, per intendersi, andranno risolte non tanto secondo lo schema della nuova incriminazione (art. 2, primo comma c.p.), quanto piuttosto secondo quello della successione meramente modificativa (art. 2, quarto comma c.p.). Questo non solo perché, per dirla sbrigativamente, l'omicidio stradale resta pur sempre un omicidio, ma anche perché il legislatore degli ultimi decenni, fin dal 1966 aveva provveduto a introdurre apposite disposizioni per l'omicidio colposo e le lesioni colpose commessi in violazione di norme sulla circolazione stradale.

Il cuore della legge n. 41 del 2016, dunque, è costituito dall'introduzione nel codice penale degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, rubricati rispettivamente "omicidio stradale" e "lesioni personali stradali gravi o gravissime". Sono abrogate le disposizioni che nei precedenti articoli 589 e 590 c.p. prevedevano degli aggravamenti di pena per fatti commessi in violazione delle norme sulla circolazione stradale, che quindi restano attualmente in vigore in riferimento alla sola violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sui luoghi di lavoro.

Con particolare riferimento alle lesioni, l'attributo "stradali" interviene a connotare quelle gravi e gravissime, determinando il contestuale trasferimento della competenza al tribunale in composizione monocratica: le lesioni semplici restano quindi riconducibili all'ambito applicativo dell'art. 590 c.p. e alla competenza del giudice di pace. In assenza di indicazioni legislative, la nuova fattispecie di cui all'art. 590-*bis* c.p. deve ritenersi procedibile d'ufficio, superando dunque il regime di procedibilità a querela cui l'art. 590, ultimo comma c.p. deroga per le sole lesioni gravi

e gravissime commesse con violazione delle norme per la sicurezza sui luoghi di lavoro<sup>26</sup>.

Il primo comma di entrambi gli articoli di nuova introduzione punisce, riproducendo pressoché testualmente le disposizioni previgenti, chiunque cagioni per colpa la morte di una persona o una lesione personale con violazione delle norme sulla circolazione stradale, mantenendo altresì inalterati i limiti edittali di pena: da due a sette anni di reclusione per l'omicidio stradale, da tre mesi a un anno per le lesioni stradali gravi (scompare però l'alternativa pena pecuniaria della multa da 500 a 2000 euro) e da uno a tre anni per le lesioni stradali gravissime.

#### 4.1. La nutrita schiera delle circostanze aggravanti.

I commi successivi introducono delle circostanze aggravanti (ad effetto speciale), definite esplicitamente come tali dal nuovo art. 590-*quater* c.p., che le sottrae al possibile esito paralizzante del giudizio di bilanciamento, analogamente a quanto avveniva in passato *ex* art. 590-*bis* c.p.: le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114 c.p., non possono essere ritenute prevalenti e le diminuzioni si operano sulla pena determinata ai sensi delle aggravanti in questione. Proprio queste disposizioni fanno registrare le più significative innovazioni quanto all'inasprimento del regime sanzionatorio<sup>27</sup>.

Passando in rassegna per comodità espositiva la sola fattispecie di omicidio stradale, la pena va da otto a dodici anni se il soggetto si pone alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica, quando il tasso alcolemico superi il valore di 1,5 g/l (art. 186, secondo comma, lettera c), o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope (art. 187 c.d.s.).

Le stesse pene si applicano a chi esercita professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose (art. 186-*bis*, primo comma, lettere b), c) e d) c.d.s.) in stato di ebbrezza, se il tasso alcolemico è compreso tra 0,8 e 1,5 g/l (art. 186, secondo comma, lettera b): non si prende esplicitamente in considerazione il conducente

---

<sup>26</sup> Corte cost., ord. 19 maggio 2003, n. 178, in [www.cortecostituzionale.it](http://www.cortecostituzionale.it), ha dichiarato manifestamente infondata la questione di legittimità costituzionale sollevata in riferimento all'art. 590 c.p., nella parte in cui prevede la procedibilità a querela per le lesioni colpose commesse in violazione delle norme sulla circolazione stradale. Nella giurisprudenza di legittimità, per la perseguibilità a querela delle lesioni cagionate con violazione delle norme sulla circolazione stradale a prescindere dall'entità delle stesse, Cass. pen. sez. IV, 6 dicembre 2007, n. 2995 e Cass. pen., sez. IV, 1 aprile 2008, n. 36497, entrambe in *Pluris*. A conclusioni differenti dovrebbe pervenirsi considerando l'art. 590-*bis* c.p. non come fattispecie autonoma di reato, ma come serie di circostanze aggravanti dell'art. 590 c.p., da cui risulterebbe mutuato il regime di procedibilità: così TORNATORE, *Lesioni personali stradali: profili problematici in tema di procedibilità del reato*, in [www.altalex.it](http://www.altalex.it), il quale sottolinea anche il poco auspicabile sovraccarico degli uffici giudiziari derivante da una generalizzata procedibilità *ex officio* per i fatti di lesione stradale.

<sup>27</sup> Sull'«enorme potere» delle circostanze, di recente, BASILE, *L'enorme potere delle circostanze sul reato; l'enorme potere dei giudici sulle circostanze*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2015, fasc. 4, pp. 1743 e ss.



professionista che guidi in stato di alterazione da sostanze stupefacenti o psicotrope, rispetto al quale trova quindi applicazione la previsione del secondo comma.

Quanto allo stato d'ebbrezza, il comma terzo dell'art. 589-*bis* c.p. rappresenta una deroga al comma successivo, che, per il tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l, prevede la pena della reclusione da cinque a dieci anni. Il guidatore "di professione" è dunque sottoposto a un regime sanzionatorio di maggior rigore rispetto a quello introdotto per il guidatore "non qualificato".

La guida in stato di ebbrezza conosce quindi una progressione sanzionatoria corrispondente alle soglie alcolemiche previste dall'art. 186, comma secondo c.d.s. e ulteriori distinzioni relative al soggettivo attivo, mentre in caso di alterazione conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope trova sempre applicazione la forbice edittale che va dagli otto ai dodici anni. 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>28</sup>: pressoché superfluo evidenziare le relative difficoltà di prova, che vanno ben oltre l'alternativa tra accertamento strumentale e accertamento su base sintomatica<sup>29</sup>. Proprio al fine di assicurare la concreta diversificazione dei limiti di pena, la legge n. 41 del 2016 ha modificato gli articoli 224-*bis* e 359-*bis* c.p.p., che estendono ai nuovi reati di cui agli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. la possibile sottoposizione coattiva a prelievi di materiale biologico o ad accertamenti medici<sup>30</sup>.

La pena che oscilla tra i cinque e i dieci anni di reclusione si applica, *ex art.* 589-*bis*, quinto comma c.p., anche ai conducenti che realizzino specifiche violazioni del codice della strada, evidentemente considerate "particolarmente gravi" dal legislatore del 2016: superamento dei limiti di velocità (nei centri urbani in misura pari o superiore al doppio del limite consentito e comunque non inferiore a 70 km/h, mentre sulle strade extraurbane in misura superiore di almeno 50km/h della velocità massima consentita); attraversamento di un incrocio con semaforo rosso; circolazione contromano; inversione di marcia in prossimità o corrispondenza di incroci, curve o dossi o sorpasso di un altro veicolo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua. Anche in queste ipotesi, con particolare riguardo all'eccesso di velocità, l'accertamento diviene l'autentico ago della bilancia nella determinazione della risposta sanzionatoria.

In tutte le ipotesi prese in considerazione dai commi precedenti, il comma settimo dell'art. 589-*bis* c.p. prevede un aumento di pena se il fatto è commesso da soggetto non munito di patente di guida o con patente sospesa o revocata, o, ancora, qualora il veicolo sia di proprietà dell'autore del fatto e sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

<sup>28</sup> Per tutti TRAVAINI – DE' MICHELI – BOSSI, *Guida in stato di alterazione dovuto all'uso di sostanze psicotrope o stupefacenti e tutela della salute, ovvero il legislatore emotivo*, in *Riv. it. med. leg.*, 2010, fasc. 6, pp. 1097 ss.

<sup>29</sup> Sull'accertamento dello stato di ebbrezza anche su base sintomatica, tra le più recenti, Cass. pen., Sez. IV, 26 gennaio 2016, n. 8383, in *Pluris*. Quanto all'accertamento della guida in stato di alterazione da sostanze stupefacenti Cass. pen., sez. IV, 2 luglio 2015, n. 36777, in *Dejure*.

<sup>30</sup> Sui profili di criticità della nuova disciplina si rinvia ancora a *Omicidio stradale e lesioni personali stradali: le linee guida della Procura di Trento*, cit.

L'ultimo comma dell'art. 589-bis c.p. introduce infine, così come l'ultimo comma dell'art. 589 c.p., una disposizione speciale relativa al concorso formale di reati, prevedendo che in caso di morte di più persone o di morte di una o più persone e lesioni a una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la violazione più grave aumentata fino al triplo, ma in ogni caso non superiore a diciotto anni.

I termini di prescrizione sono raddoppiati dall'art. 157, comma sesto c.p.

#### 4.1.2. Possibili spazi per la configurabilità del reato complesso?

Le nuove fattispecie aggravate sono applicabili solo al "conducente di un veicolo a motore" e non anche, per esempio, a chi cagioni la morte (o le lesioni) di un pedone guidando una bicicletta in stato di ebbrezza. Tralasciando le possibili perplessità relative alla restrizione del novero dei soggetti attivi, si tratta di verificare se la nuova formulazione costituisca la base per un ripensamento dell'indirizzo giurisprudenziale che escludeva il reato complesso per l'omicidio colposo aggravato da violazione di norme sulla circolazione stradale e che concludeva per un concorso di reati tra le fattispecie previste dal codice penale e quelle contenute nel codice della strada.

L'alternativa tra concorso apparente di norme e concorso di reati nei rapporti tra l'omicidio e le contravvenzioni in materia di circolazione stradale è una questione postasi già prima che la legge n. 296 del 1966 introducesse il secondo comma dell'art. 589 c.p.<sup>31</sup>. Per restare al dibattito sviluppatosi in riferimento a quest'ultima disposizione, ma in epoca antecedente alla riforma del 2008, si osservava, tra l'altro, come la stessa richiamasse in modo generico le norme sulla circolazione stradale, «senza alcun distinguo tra mere regole prive di sanzione, illeciti amministrativi e contravvenzioni, con ciò mostrando che il legislatore non ha inteso costruire tale ipotesi aggravata come un caso di reato complesso, altrimenti avrebbe codificato la disposizione con richiami a specifiche violazioni contravvenzionali»: l'art. 84 c.p. richiederebbe infatti che di un reato facciano parte, come elementi costitutivi o circostanze aggravanti, fatti costituenti di per sé autonomi "reati"<sup>32</sup>.

---

<sup>31</sup> In particolare CARACCIOLI, *Considerazioni sul concorso apparente di norme in tema di circolazione stradale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1964, p. 17; SPASARI, *Contravvenzione stradale e delitto colposo: concorso di reati o conflitto apparente di norme penali?*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1960, p. 79.

<sup>32</sup> Cass. pen., sez. IV, 29 ottobre 2009, n. 3559 in *Foro it.* 2011, fasc. 2, II, cc. 114 e ss., con nota critica di GIACONA, *Guida in stato di ebbrezza, irrilevanza della clausola di sussidiarietà e concorso di reati: una discutibile impostazione della costante giurisprudenza* (in *Dir. pen. proc.*, 2010, fasc. 6, p. 714, con *Commento critico* di D'AURIA; in *Cass. pen.*, 2011, fasc. 4, p. 1399, con nota di POTETTI, *Relazioni fra le nuove aggravanti degli artt. 589 e 590 c.p. (d.l. n. 92 del 2008) e gli artt. 186 e 187 c. strad.*). *Contra* v. anche F. MANTOVANI, *Concorso e conflitto di norme nel diritto penale*, Cedam, 1966, p. 540, nota n. 234-bis, il quale escludeva il concorso di reati ricorrendo al controverso schema del "reato eventualmente complesso" ("in senso lato" prima del 1966, "in senso stretto" dopo l'introduzione del secondo comma dell'art. 589 c.p.). L'opinione risulta confermata anche in F. MANTOVANI, *Diritto penale. Delitti contro la persona*, cit. 2013, p. 113. Per una ricostruzione critica del pensiero di Mantovani v. DE FRANCESCO, *Profili sistematici dell'omicidio colposo commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1978, pp. 430 e ss., che, in ogni caso, muovendo dalla natura di circostanza in senso proprio dell'art. 589, secondo comma c.p., escludeva il

A fronte della (almeno in parte) più puntuale formulazione del terzo comma dell'art. 589 c.p. intervenuta nel 2008, sembrava che, se non altro in riferimento all'ipotesi dell'art. 189, comma 2, lettera c) c.d.s., non potesse più dubitarsi della sussistenza di un reato complesso in senso stretto<sup>33</sup>. La giurisprudenza di legittimità ha tuttavia mantenuto inalterato il proprio orientamento, facendo notare, tra l'altro, come il destinatario della nuova previsione potesse essere individuato non solo in "chi guida", ma anche in altri soggetti quali il pedone, l'istruttore di guida o il responsabile della predisposizione delle misure di protezione e delle adeguate segnalazioni per la presenza di un cantiere sulla strada: l'ambito applicativo dei reati previsti dal d.lgs. n. 285 del 1992 risultava dunque più ristretto di quello delle aggravanti introdotte nel codice penale<sup>34</sup>.

Anche con la legge n. 41 del 2016 l'ambito applicativo delle nuove aggravanti non coincide esattamente con quello delle fattispecie contenute nel codice della strada, ma nel nuovo assetto normativo è il codice penale che ricorre a una selezione più restrittiva dei soggetti responsabili: "chi guida un veicolo a motore" è infatti espressione più limitata di "chi guida", posto che in quest'ultima categoria ben potrebbe rientrare il conducente di un velocipede (art. 50 c.d.s.)<sup>35</sup>. L'inversione di prospettiva non è però di poco conto: attualmente le aggravanti introdotte nell'art. 589-bis c.p. e previste come reato anche dal codice della strada individuano sempre un fatto penalmente rilevante secondo le fattispecie contravvenzionali, non essendo ipotizzabile l'applicazione delle ipotesi circostanziate in riferimento a soggetti diversi dal conducente di un veicolo.

Lo schema del reato complesso, detto altrimenti, parrebbe stagliarsi con più evidente chiarezza dietro la nuova formula normativa, tanto per l'esplicita qualificazione in termini di circostanze aggravanti dei commi dell'art. 589-bis c.p. successivi al primo quanto per la più evidente (anche se non perfetta) coincidenza tra le ipotesi in questione e quelle previste dal codice della strada.

Si tratta di considerazioni che potrebbero valere non solo per le fattispecie di guida in stato di ebbrezza o di alterazione conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ma anche per la guida senza patente in caso di "recidiva" (ipotesi non depenalizzata). Quanto all'aggravante della fuga, si tratta anzitutto di

---

concorso di reati in ragione della riconducibilità della fattispecie in questione alla disposizione generale dell'art. 84 c.p.

<sup>33</sup> GIACONA, *Guida in stato di ebbrezza*, cit., c. 121, il quale perveniva ad analoghe conclusioni anche per gli altri reati previsti dal codice della strada. Con particolare riferimento alla guida in stato di ebbrezza, l'Autore evidenziava la sostanziale *interpretatio abrogans* della clausola di riserva contenuta nell'art. 186 c.d.s. («ove il fatto non costituisca più grave reato») derivante dall'orientamento giurisprudenziale maggioritario.

<sup>34</sup> Cass. pen., sez. IV, 3 ottobre 2012, n. 46441, in *Cass. pen.*, 2013, fasc. 12, p. 4476 (solo massima: in *Dejure* per la motivazione integrale). Sull'estensione dell'ambito applicativo del precedente art. 589, secondo comma c.p. al caposquadra incaricato di dirigere i lavori di manutenzione di una strada v. Cass. pen., sez. IV, 3 ottobre 2014, n. 44811, in *Arch. circ. strad. e sinistri*, 2015, fasc. 2, p. 145. Per il concorso di reati tra l'omicidio colposo e la guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti Cass. pen., sez. IV, 19 ottobre 2015, n. 1880, in *CED Cass.*, rv. 265430.

<sup>35</sup> Sull'applicazione del reato di guida in stato d'ebbrezza anche al conducente di una bicicletta, di recente, Cass. pen., sez. IV, 22 gennaio 2015, n. 4893, in *CED Cass.*, rv. 262038.

chiarire i rapporti intercorrenti tra l'art. 589-ter c.p. e le fattispecie di reato previste dal d.lgs. n. 285 del 1992<sup>36</sup>.

#### 4.2. L'attenuante della "concausa"<sup>37</sup>

La pena è invece diminuita fino alla metà se l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole, secondo quanto previsto dagli artt. art. 589-bis, settimo comma e art. 590-bis settimo comma c.p.

Le disposizioni in questione, originariamente formulate in riferimento al solo contributo colposo della vittima<sup>38</sup>, sono state modificate dal legislatore con una scelta terminologica di marca squisitamente causale («non esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione»), senza alcun riferimento né alla persona offesa né al coefficiente soggettivo che dovrebbe caratterizzare la concausa. La nuova formula è quindi destinata a collocarsi pressoché inevitabilmente in un più ampio quadro normativo e sistematico, delineato (anzitutto) dagli artt. 40 e 41 c.p. A tal proposito suscita qualche perplessità il riferimento a "un evento che non sia esclusiva conseguenza della condotta del colpevole", in quanto lo schema logico-giuridico della *condicio sine qua non*, che evidentemente fa da sfondo anche agli artt. 40 e 41 c.p., muove proprio dal presupposto per cui la causa penalmente rilevante sia costituita da una pluralità di condizioni: il fatto che la condotta umana risulti necessaria ma non sufficiente nella spiegazione causale dell'evento rappresenta dunque la "fisiologica" premessa dell'accertamento eziologico<sup>39</sup>, *a fortiori* in dinamiche complesse come quelle che caratterizzano gli incidenti su strada.

Prendendo parzialmente a prestito la risalente definizione delle "serie causali apparentemente indipendenti"<sup>40</sup>, può ritenersi che l'efficacia attenuante sia attribuita a un fattore che, sebbene non si trovi in rapporto di derivazione causale rispetto alla condotta dell'agente, si inserisce nel medesimo decorso eziologico in cui si colloca quest'ultima, con la conseguenza per cui tanto la condotta quanto il fattore in questione risultano condizioni senza le quali l'evento *hic et nunc* non si sarebbe verificato.

In mancanza di ulteriori indicazioni, potrebbe trattarsi di una concausa precedente, concomitante o sopravvenuta rispetto alla condotta della cui rilevanza

---

<sup>36</sup> *Infra*, § 6.

<sup>37</sup> Le considerazioni contenute in questo paragrafo derivano in ampia parte dal confronto avuto con il Prof. Mario Trapani in vista della pubblicazione del presente contributo.

<sup>38</sup> Sul punto SQUILLACI, [Ombre e \(poche\) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali](#), in *questa rivista*, 18 aprile 2016, pp. 24-25, il quale ritiene che la formulazione più ampia scelta dal legislatore risulti maggiormente in linea con la *ratio* dell'attenuante, consistente nella minore gravità oggettiva dell'ipotesi in cui l'evento sia riconducibile a più fattori eziologici.

<sup>39</sup> "Necessario e sufficiente" il rinvio a ANTOLISEI, *Il rapporto di causalità nel diritto penale*, Giappichelli, rist. 1960, pp. 161 e ss.

<sup>40</sup> Per la distinzione tra "serie causali apparentemente indipendenti" e "serie causali autonome" propriamente dette v. LISZT, *Lehrbuch des Deutschen Strafrecht*, Berlin, 1903, p. 129 e, per l'applicazione in riferimento all'art. 41, secondo comma c.p. ANTOLISEI, *Il rapporto di causalità nel diritto penale*, cit., pp. 180 e ss.

penale si discute. Neppure si richiede che la stessa sia costituita da un comportamento umano: si pensi all'ipotesi in cui le cattive condizioni meteorologiche abbiano contribuito al verificarsi dell'evento, che in ogni caso non si sarebbe verificato in assenza della condotta colposa del conducente.

Quanto invece alle concause rappresentate da azioni od omissioni altrui, potrebbe venire in considerazione tanto la condotta della vittima quanto quella di un altro utente della strada.

Prendendo in esame il concorrente contributo della persona offesa, visto il silenzio del legislatore in ordine al coefficiente soggettivo, si pone anzitutto un problema di coordinamento con l'attenuante generale di cui all'art. 62, n. 5 c.p., relativa al "fatto doloso" della vittima che concorra a determinare l'evento insieme alla condotta del colpevole. Riconducendo al settimo comma degli artt. 589-bis e 590-bis c.p. il contributo sia doloso sia colposo della vittima, le disposizioni in questione si porrebbero in rapporto di specialità c.d. reciproca rispetto all'art. 62, n. 5 c.p.: l'art. 62, n. 5 c.p. fa riferimento al "fatto doloso" della vittima senza alcuna precisazione relativa all'evento penalmente rilevante, mentre le nuove disposizioni non introducono limitazioni rispetto alla concausa, ma fanno specifico riferimento a eventi di morte e lesioni derivanti da violazione delle norme sulla circolazione stradale.

A questo proposito pare però opportuno precisare che l'art. 62, n. 5 c.p. si trova solitamente riferito ai delitti dolosi: ad avviso della giurisprudenza prevalente, infatti, l'attenuante richiederebbe che la persona offesa concorra volontariamente alla produzione dell'evento del reato e che la sua condotta si colleghi anche sul piano della causalità psicologica a quella dell'agente, nel senso che entrambi devono volere lo stesso evento<sup>41</sup>. Si tratta di un orientamento particolarmente discusso, che, forzando la lettera della legge, ha costretto l'attenuante entro spazi applicativi particolarmente angusti, richiedendo altresì in capo alla vittima una componente intenzionale che va ben oltre il riferimento codicistico al "fatto doloso"<sup>42</sup>. Muovendo da questa premessa, evidentemente, la circostanza prevista dall'art. 62 n. 5 c.p. risulterebbe *tout court* incompatibile con i reati colposi, quali quelli introdotti dalla nuova legge. Posto però che non pare ravvisabile un ostacolo sistematico alla configurabilità di una condotta dolosa della vittima che concorra con quella colposa del reo, resterebbe impregiudicata la possibilità di applicare in maniera ampia la nuova attenuante introdotta per l'omicidio e le lesioni stradali.

Non appena ci si sposti sul versante del contributo colposo della vittima le corde della teoria generale del reato risultano toccate in maniera ancor più evidente<sup>43</sup>. La giurisprudenza, facendo registrare uno dei numerosi punti di contatto rispetto alla

---

<sup>41</sup> Di recente Cass. pen., sez. VI, 29 gennaio 2016, n. 6659, in *Pluris*.

<sup>42</sup> CAGLI, *Condotta della vittima e analisi del reato. Profili problematici di teoria generale*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2000, p. 1155, cui si rinvia anche per la ricostruzione storico-normativa dell'attenuante in questione e per le necessarie indicazioni bibliografiche.

<sup>43</sup> Doveroso il riferimento a DI GIOVINE, *Il contributo della vittima nel delitto colposo*, Giappichelli, 2003, spec. pp. 251 e ss.

casistica relativa agli infortuni sui luoghi di lavoro<sup>44</sup>, tende a inquadrare (spesso, ma non sempre) il contributo colposo della persona offesa nell'art. 41, secondo comma c.p., attribuendogli la natura di possibile fattore di esclusione del nesso di causalità materiale<sup>45-46</sup>.

In altri casi il comportamento colposo della vittima o di altri utenti della strada diversi dalla stessa si trova (non) valorizzato quando si tratta di definire i limiti applicativi del principio di affidamento, luogo sistematico perennemente sospeso tra la causalità e la colpa<sup>47</sup> e in cui le fisiologiche eccezioni alla regola sono intese in maniera talmente ampia da giungere in certi casi a paralizzare l'operatività del principio. È frequente nella giurisprudenza di legittimità l'affermazione per cui «la misura della diligenza che si pretende nel campo della circolazione dei veicoli è massima, richiedendosi a ciascun utente, al fine di controbilanciare la intrinseca pericolosità della specifica attività considerata, peraltro assolutamente indispensabile alla vita sociale e sempre più in espansione, una condotta di guida di assoluta prudenza della quale fa parte anche l'obbligo di preoccuparsi delle possibili irregolarità di comportamento di terze persone. Il principio dell'affidamento dunque, nello specifico campo della circolazione stradale, trova un opportuno temperamento nell'opposto principio, secondo cui l'utente della strada è responsabile anche del comportamento imprudente di altri utenti purché rientri nel limite della prevedibilità»<sup>48</sup>. L'innalzamento dello *standard* di diligenza relativo ad attività intrinsecamente pericolose e necessariamente "plurisoggettive" rischia di risolversi, più che in un temperamento, in un sostanziale svuotamento del preteso "principio".

Non è questa la sede per entrare nel dettaglio delle questioni poste dal *Vertrauensgrundsatz*, il cui irrequieto pendolarismo sistematico potrebbe forse trovare una parziale stabilità valorizzando le potenzialità insite nella prospettiva della doppia

---

<sup>44</sup> V. per esempio, Cass. pen., sez. IV, 19 febbraio 2013, n. 7955, in *CED Cass.*, rv. 259313; Cass. pen., sez. IV, 9 giugno 2011, n. 23292, in *CED Cass.*, rv. 250710.

<sup>45</sup> Tra le tante Cass. pen., sez. IV, 10 luglio 2015, n. 29799, in *Arch. circ. e sin.*, 2015, fasc. 9, p. 691; Cass. pen., sez. IV pen., 4 giugno 2015, n. 26295, in *CED Cass.*, rv. 263877; Cass. pen., sez. IV, 29 settembre 2015, n. 999, in *D&G* 2016, 14 gennaio; Cass. pen., sez. IV, 2 luglio 2014, n. 41777, in *D&G*, 2014, 8 ottobre.

<sup>46</sup> DI GIOVINE, *Il contributo della vittima nel delitto colposo*, cit., pp. 20-21, osserva come si tratti di una soluzione che risente probabilmente delle impostazioni civilistiche relative al concorso colposo del danneggiato, disciplinato dall'art. 1227 c.c. e comunemente ricondotto nell'alveo della causalità.

<sup>47</sup> Sulle possibili interferenze con l'art. 41, secondo comma c.p., nel settore specifico della circolazione stradale, M. MANTOVANI, *Il principio di affidamento nella teoria del reato colposo*, Giuffrè, 1997, pp. 228 e ss.

<sup>48</sup> Cass. pen., sez. IV, 15 novembre 2013, n. 8090, la quale conferma la responsabilità per lesioni colpose di un conducente che, omettendo di arrestare il veicolo a un segnale di stop e di lasciare libero il passaggio a veicoli adibiti a servizi di polizia con i dispositivi acustici e luminosi attivati, collideva con la moto condotta da un appuntato dei Carabinieri, sebbene quest'ultima percorresse la via in senso vietato, con sirena e lampeggianti accessi. Più di recente v. anche Cass. pen., sez. IV, 25 gennaio 2016, n. 7911, relativa alla responsabilità per omicidio colposo del conducente di un autobus di linea che eseguiva una manovra di svolta a sinistra senza accorgersi del sopraggiungere alla sua sinistra di un ciclomotore; Cass. pen., sez. IV, 9 gennaio 2015, n. 12260, in riferimento alla responsabilità per omicidio colposo del conducente di un'autovettura che aveva investito uno studente sceso dalla portiera anteriore di un pullman e si era portato dinanzi alla parte anteriore del mezzo per attraversare la strada: l'autovettura era in fase di sorpasso, marciando al di sotto della velocità massima consentita in quel tratto di strada. Tutte le sentenze in questione sono consultabili dal sito [www.itagiure.giustizia.it](http://www.itagiure.giustizia.it).

funzione della colpa<sup>49</sup>. Ragionando nella tradizionale ottica di una possibile incidenza del contributo colposo della vittima sulla sussistenza del nesso di causalità, dovrebbe concludersi, in riferimento alla fattispecie in esame, che, qualora il contributo in questione non raggiunga la consistenza di fattore di esclusione del nesso eziologico, possa funzionare pur sempre come circostanza attenuante.

Anche se a venire in considerazione fosse la condotta di un terzo, da un punto di vista sistematico non parrebbe autorizzata alcuna limitazione di carattere soggettivo, ben potendo trattarsi di contributo tanto colposo quanto doloso<sup>50</sup> o, in ipotesi, né doloso né colposo: non sembra, altrimenti detto, che debba necessariamente trattarsi di un “fatto illecito altrui”. Si pensi al caso del conducente di un veicolo che impegni l’area di un passaggio a livello senza assicurarsi di riuscire a transitarvi prima che le sbarre si abbassino, contribuendo a cagionare la morte di un uomo sopraggiunto per aiutarlo a sbloccare il mezzo e rimasto ucciso a seguito dell’urto del treno, nel frattempo sopraggiunto, con il veicolo dell’imputato: se in questo caso si concludesse per la responsabilità per omicidio colposo del conducente del veicolo rimasto bloccato<sup>51</sup>, ben potrebbe ritenersi che il conducente del treno abbia contribuito a cagionare l’evento, anche quando allo stesso non possa rimproverarsi alcuna violazione di regole cautelari<sup>52</sup>.

Così interpretata l’attenuante presenterebbe un’estensione applicativa indubbiamente molto ampia, che opererebbe quale regime derogatorio rispetto all’art. 41 c.p. Si tratta di una lettura che, da una parte, non si mostra del tutto coerente con l’intento repressivo cui è ispirata l’intera riforma e, dall’altra parte, porrebbe dei dubbi di ragionevolezza per la scelta di intervenire solo in riferimento allo specifico settore dei reati stradali anziché attraverso norme di carattere generale valide (almeno) per tutti i delitti di omicidio e lesioni colposi. Il riferimento più evidente è al “contiguo” settore della sicurezza sui luoghi di lavoro, nel quale il concorrente contributo colposo della vittima, pur statisticamente ricorrente, non è in grado di incidere in maniera così rilevante sulla risposta sanzionatoria.

Privilegiando la prospettiva meramente causale valorizzata dal legislatore, si potrebbe dunque pensare a previsioni che arricchiscano il quadro offerto dall’art. 41 c.p., introducendo, tra i due estremi dell’irrelevanza delle concause e dell’esclusione del nesso di causalità ad opera di fattori eccezionali sopravvenuti, un’efficacia attenuante di alcune concause rispetto a certi reati. Si tratterebbe, detto altrimenti, di recuperare per via normativa, sul piano del *quantum* di pena, l’idea sottesa alle risalenti teorie che,

---

<sup>49</sup> Per le necessarie indicazioni bibliografiche relative alla doppia funzione della colpa sia consentito il rinvio a MASSARO, *La responsabilità colposa per omesso impedimento di un fatto illecito altrui*, Jovene, 2013, pp. 3101 e ss.

<sup>50</sup> Sulla riconducibilità del fatto doloso altrui alla previsione dell’art. 41, terzo comma c.p. M. ROMANO, *Commentario sistematico del codice penale*, Vol. I, Artt. 1-84, Giuffrè, 2004, p. 399.

<sup>51</sup> Così Cass. pen., sez. IV, 20 febbraio 2015, n. 1414, in *CED Cass.*, rv. 263143.

<sup>52</sup> Cfr. SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, cit., p. 25, che riconduce all’attenuante in questione anche l’interferenza causale non ascrivibile a una condotta cosciente e volontaria di un soggetto, come nel caso in cui un automobilista colto da improvvisa crisi epilettica perda il controllo del proprio veicolo e si scontri con l’autovettura condotta da un altro soggetto che, impegnato in un’inversione di marcia in prossimità di un incrocio, uccide un passante.

distinguendo per esempio tra causa prossima e causa remota o tra causa, condizione e occasione, attribuivano un diverso “peso” a ciascuna “causa” nella produzione dell’evento: il tutto dovrebbe però avvenire con un respiro sistematico capace di guardare oltre il troppo ristretto orizzonte dell’omicidio e delle lesioni stradali.

## 5. Come si stava senza l’omicidio stradale? Dalla colpa al dolo: andata e ritorno.

Il dato indubbiamente più significativo dal punto di vista del diritto sostanziale e quello che, al tempo stesso, individua il più solido segno di continuità rispetto all’assetto normativo precedente, è la scelta del legislatore di qualificare le nuove fattispecie di omicidio e lesioni stradali come delitti colposi. La legge n. 41 del 2016, altrimenti detto, non scioglie il nodo dell’elemento soggettivo, attorno al quale parevano aggroviarsi molte delle discussioni relative all’omicidio stradale<sup>53</sup>.

È circostanza fin troppo nota quella per cui gli eventi mortali e lesivi conseguenti alla violazione delle norme sulla circolazione stradale hanno rappresentato il tradizionale terreno di elezione dei delitti colposi: dalle carrozze e dai cavalli imbizzarriti della casistica ottocentesca fino agli attuali veicoli a motore capaci di sfiorare soglie di velocità da circuito, la colpa penale ha rappresentato il ponte sul quale è transitata la rivoluzione industriale e la sempre crescente complessità tecnologica.

A un certo punto, tuttavia, sembra essersi registrata una “divaricazione” tra le scelte legislative e gli orientamenti giurisprudenziali. Se da una parte il legislatore continua a restare fedele alla tradizione, intervenendo sulle fattispecie colpose di omicidio e lesioni già previste dal codice penale<sup>54</sup>, dall’altra parte la giurisprudenza mostra significative aperture all’ipotesi di una responsabilità per dolo, soffiando sui carboni sempre ardenti che segnano il confine tra il dolo eventuale e la colpa cosciente.

Si tratta non a caso della stessa tendenza che ha caratterizzato il versante della sicurezza sui luoghi di lavoro, il cui percorso normativo e giurisprudenziale, fino al 2016, risulta pressoché sovrapponibile a quello tracciato dal settore della circolazione stradale. Volendo idealmente individuare due spartiacque di questa “apertura” giurisprudenziale, si potrebbe fare riferimento al “caso Lucidi” per ciò che attiene alla circolazione stradale e al “caso Thyssenkrupp” sul versante della sicurezza dei luoghi di lavoro: entrambi inaugurati da sentenze di primo grado che, in maniera “pionieristica”, ritengono sussistente la fattispecie di omicidio volontario, entrambi conclusi con pronunce di Corte di cassazione che riconducono le fattispecie nel più tradizionale alveo della responsabilità colposa.

Per quanto la constatazione possa sembrare banale, le principali difficoltà derivano dal fatto che il settore della circolazione stradale e quello della sicurezza sui

---

<sup>53</sup> Per tutti PISA, *L’omicidio stradale nell’eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, fasc. 2, pp. 145 e ss.

<sup>54</sup> Per una più dettagliata ricostruzione dello “statuto speciale” delineato per i delitti di omicidio e lesioni derivanti da violazioni delle norme sulla circolazione stradale v. ROIATI, *L’introduzione dell’omicidio stradale*, cit.



luoghi di lavoro non sono strutturalmente incompatibili con una responsabilità per dolo: in assenza di questo presupposto, nessuno spazio sarebbe concesso ai “coraggiosi tentativi” della giurisprudenza<sup>55</sup>. La questione non è normativo-sistemica, ma pratico-applicativa, come tale riconducibile alle difficoltà di accertamento del caso concreto: si tratta sostanzialmente, sia pur osservato in una dimensione in scala, dell’aspetto che da sempre rende problematica l’*actio finium regundorum* tra la forma meno intensa di dolo e il grado più elevato della colpa.

Se, del resto, la pronuncia di primo grado del “caso Thyssenkrupp”<sup>56</sup> rappresenta indubbiamente una rottura rispetto alla “tradizione” in materia di sicurezza sui luoghi di lavoro, la condanna del G.u.p. di Roma per omicidio doloso nel “caso Lucidi”<sup>57</sup> si inserisce in un contesto indubbiamente più articolato, posto che nel settore della circolazione stradale si sono registrate più di frequente sentenze che hanno concluso per la sussistenza di delitti (omicidio o lesioni) dolosi.

I due paradigmi casistici nei quali il dolo sembrerebbe trovare maggiori possibilità applicative sono quelle dell’incidente provocato da un conducente in fuga dalla polizia<sup>58</sup> e quello della guida contromano<sup>59-60</sup>: quest’ultima ipotesi, come precisato, è attualmente prevista tra le circostanze aggravanti delle nuove fattispecie colpose.

---

<sup>55</sup> «Negli ultimi anni si è assistito a coraggiosi tentativi di giudici che hanno cominciato a inquadrare come non colposo l’omicidio riconducibile all’infortunistica stradale»: *Proposta di legge d’iniziativa dei deputati Catanoso Genoese e Francesco Saverio Romano*, XVII Legislatura, C. 1677, in [www.camera.it](http://www.camera.it).

<sup>56</sup> Ass. Torino, 14 novembre 2011, n. 31095, *Dir. pen. proc.* 2012, 702, con nota di BARTOLI, *Il dolo eventuale sbarca anche nell’attività d’impresa*. Per i successivi gradi di giudizio Ass. app. Torino, 28 febbraio 2013, in *Dir. pen. cont.*, 2012, n. 1, pp. 152 e ss., in *Riv. it. dir. proc. pen.* 2013, 1557, con nota di ASTORINA, *Waiting for the miracle? Ragionevolezza e speranza nel caso Thyssen: dal dolo eventuale alla colpa cosciente* e in *Dir. pen. proc.* 2013, 923, con nota di MASULLO, *Infortuni (mortalità) sul lavoro e responsabilità penale del datore di lavoro: ripristinato il primato del modello colposo?*; Cass. pen., sez. un., 24 aprile 2014, n. 38343, Espenhahn, su cui, per tutti, FIANDACA, *Le Sezioni unite tentano di diradare il mistero del dolo eventuale* e RONCO, *La riscoperta della “volontà” del dolo*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2014, pp. 1925 e ss.

<sup>57</sup> G.u.p. Roma, 20 novembre 2008, Lucidi, in *Foro it.*, 2009, fasc. 7-8, II, c. 414 e ss., con nota di FIANDACA, *Sfrecciare col “rosso” e provocare un incidente mortale: omicidio con dolo eventuale?*; App. Roma, 18 giugno 2009, Lucidi, in *Giur. mer.*, fasc.7-8, 2011, pp. 1891 e ss., con nota di PIOLETTI, *Dolo eventuale e colpa cosciente in una pronuncia della Corte d’appello di Roma*; Cass. pen., sez. IV, 24 marzo 2010, n. 11222, Lucidi, in *Guida dir.*, 2010, n. 17, pp. 80 e ss., con nota di AMATO, *La percezione dell’esistenza del pericolo generico è insufficiente per far scattare il dolo eventuale*.

<sup>58</sup> Particolarmente celebre, se non altro perché relativa a un incidente stradale verificatosi, a pochi mesi di distanza, in corrispondenza dello stesso incrocio che ha fatto da teatro al “caso Lucidi”, è Cass. pen., sez. I, 1 febbraio 2011, n. 10411, in *Cass. pen.* 2012, pp. 1324 e ss., con nota di NOTARGIACOMO, *La distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente: la necessaria, riaffermata, valorizzazione dell’elemento volontaristico del dolo*. V. anche Cass. pen., sez. II, 30 settembre 2014, n. 43348, *C.E.D. Cass.*, n. 260858. Conclude invece per la colpa cosciente Cass. pen., sez. II, 23 ottobre 2013, n. 7027, *C.E.D. Cass.*, n. 259064. Nelle pronunce più risalenti Trib. Roma, 16 novembre 2007, in *Corr. mer.*, 2008, fasc. 5, p. 588 (guida contromano in fuga dalla polizia).

<sup>59</sup> Cass. pen., sez. I, 30 maggio 2012, n. 23588, Beti, in *questa rivista*, 26 ottobre 2012, con nota di [AIMI](http://www.aimi.it), *Scontro frontale in autostrada con esito letale: la Cassazione conferma il dolo eventuale*. V. però Cass. pen., sez. I, 11 marzo 2015, n. 18220, in *CED Cass.*, rv. 263856.

<sup>60</sup> Per la sussistenza del dolo eventuale anche al di fuori dei settori casistici indicati nel testo si segnalano Cass. pen., sez. V, 27 marzo 2015 n. 19075, *D&G*, 2015, 7 maggio; Cass. pen., sez. I, 11 febbraio 2015, n. 8561, in *CED Cass.*, rv. 262881.

Si tratta probabilmente di casi nei quali risulta più agevole l'operatività degli indicatori individuati dalle Sezioni unite nel 2014<sup>61</sup>, a partire dalla lontananza della condotta tenuta da quella doverosa. Si tratta anche (soprattutto) dei casi in cui non è così proibitivo provare, senza che gli "indicatori Thyssenkrupp" siano chiamati a svolgere un troppo intenso lavoro, che l'evento *hic et nunc* rientri nel fuoco della rappresentazione concreta dell'agente, sia pur in termini di mero dubbio: si pensi a chi procede ad alta velocità contromano in autostrada di notte, incrociando numerosi veicoli provenienti dall'opposto senso di marcia che segnalano ripetutamente, attraverso l'uso intermittente dei fari abbaglianti, la situazione di pericolo, senza che il conducente ponga in essere alcuna manovra volta a interrompere la condotta o, almeno, a evitare gli altri veicoli.

### 5.1. La via del dolo.

L'incertezza relativa all'elemento soggettivo era quella attorno alla quale sembrava essersi polarizzato il dibattito *de iure condendo*, nell'ottica di superare l'approccio legislativo che, fino al 2008, si era limitato a incidere sulle fattispecie colpose al solo scopo di inasprire la risposta sanzionatoria.

Proprio per questa ragione, nel corso dell'*iter* legislativo approvato poi alla legge n. 41 del 2016<sup>62</sup>, si erano registrate proposte tendenti a configurare l'omicidio stradale come nuova fattispecie che, sia pur in maniera equivoca, sembrava collocarsi nell'orizzonte della responsabilità per dolo<sup>63</sup>. La nuova fattispecie avrebbe punito chiunque avesse cagionato la morte di un uomo ponendosi («consapevolmente», si precisava in alcune proposte di legge) alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope».

Sulla possibile introduzione di fattispecie "a struttura dolosa" si era peraltro registrato l'autorevole parere positivo di Carlo Federico Grosso, il quale, alle obiezioni relative alla qualificazione in termini di dolo o di colpa della nuova fattispecie, replicava che il problema classificatorio ben poteva restare in secondo piano: «la violazione delle norme sulla circolazione stradale è implicita nel porsi alla guida nelle condizioni indicate; la circostanza di porsi alla guida in tali condizioni rende d'altronde

<sup>61</sup> Cass. pen., sez. un., 24 aprile 2014, n. 38343, Espenhahn, cit., § 51.

<sup>62</sup> Per il quale si rinvia a <http://www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/Ddliter/46412.htm>.

<sup>63</sup> LATTANZI, *L'omicidio stradale*, in *Cass. pen.*, 2014, fasc. 6, p. 1988, parlava di una «figura intermedia» tra l'omicidio colposo e quello doloso. Cfr., in riferimento agli artt. 589-bis e 590-bis c.p., SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, cit., pp. 6 e ss., che ravvisa nelle nuove fattispecie un criterio di imputazione a mezza via tra il dolo e la colpa, modellato attorno al concetto di "sconsideratezza" (su cui già, con specifico riferimento al settore casistico in esame e in una prospettiva *de iure condendo*, CURI, *Le oscillazioni della giurisprudenza tra dolo e colpa nei casi di guida spericolata: uno spazio per la "sconsideratezza"?*, in *Reato colposo e modelli di responsabilità. Le forme attuali di un paradigma classico*, a cura di Donini – Orlandi, Bononia University Press, 2013, pp. 335 e ss.): si tratta però di una soluzione interpretativa che non sembrerebbe sufficientemente supportata dalla lettera della legge.

sicuramente presumibile “l'accettazione del rischio” di provocare la morte di qualcuno, e su questa base è ragionevole prevedere la dura sanzione penale ipotizzata»<sup>64</sup>.

Il disvalore soggettivo si concentrava dunque nella scelta di porsi alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, rilevando in questa seconda ipotesi la mera assunzione, non anche lo stato di alterazione conseguente.

La fattispecie, a ben vedere, pareva ispirata alla logica dell'*actio libera in causa*<sup>65</sup>, schema secondo molti desueto, ma che, proprio in riferimento alla casistica relativa al settore della circolazione stradale, parrebbe aver acquistato rinnovata linfa vitale. L'idea di base, detto altrimenti, era quella di valorizzare l'*actio precedens* per “superare” le inevitabili difficoltà di un successivo accertamento dell'elemento soggettivo. Se, beninteso, i problemi classificatori non possono assumere rilevanza decisiva e posto che quelli di “dolo” e “colpa” sono concetti normativi e non ontologici<sup>66</sup>, resta il fatto che i principi generali impongono l'accertamento del coefficiente psicologico in riferimento all'evento concreto<sup>67</sup>, che, altrimenti, si troverebbe degradato a mera condizione obiettiva di punibilità. Non è sempre vero, del resto, che chi si mette al volante dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope accetti, per ciò solo, il rischio di cagionare un incidente, posto che nella maggior parte dei casi il conducente è anzi convinto della sua capacità di guidare correttamente e di evitare possibili sinistri<sup>68</sup>.

Nella medesima direzione, volta a sottrarre l'omicidio stradale dall'inappagante terreno della responsabilità per colpa, si muoveva anche la proposta di legge n. 1357 (Falanga), che ruotava attorno all'introduzione di una fattispecie apparentemente modellata sull'art. 586 c.p., senza tuttavia riprodurre il tratto più caratteristico, ovvero il verificarsi di morte o lesioni come conseguenza non voluta<sup>69</sup>. Si trattava dunque di una mera diversificazione topografica, che finiva per riproporre le stesse incertezze di imputazione soggettiva alle quali si è fatto rapido cenno.

---

<sup>64</sup> Audizioni sul disegno di legge nn. 859-1357-1378-1484-1553 (norme penali sull'omicidio stradale). Contributi degli auditi, p. 20, in [http://www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/Ddliter/documenti/41394\\_documenti.htm](http://www.senato.it/leg/17/BGT/Schede/Ddliter/documenti/41394_documenti.htm).

<sup>65</sup> L'espressione *actio libera in causa* potrebbe essere tradotta in questo modo: “fatto causato da un precedente comportamento dominato dalla volontà libera e consapevole, cioè riferito a tale volontà”, mentre al momento della condotta penalmente rilevante il soggetto di trova in stato di incapacità di intendere e di volere. In questo senso MENGHINI, *Actio libera in causa*, Cedam, 2015, p. 32, alla quale si rinvia anche per un'esauritiva ricostruzione storico-sistematica della categoria in questione.

<sup>66</sup> Così, efficacemente, TRAPANI, *La divergenza tra il “voluto” e il “realizzato”*, Giappichelli, 2006, pp. 48 e ss.

<sup>67</sup> Sul punto, ancora, MENGHINI, *Actio libera in causa*, cit., pp. 161 e ss.

<sup>68</sup> Pressoché testualmente LATTANZI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 1981.

<sup>69</sup> «586-bis (Omicidio e lesioni personali stradali). Chiunque, ponendosi alla guida di un autoveicolo o motoveicolo in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti ai sensi, rispettivamente, degli articoli 186, comma 2, lettere b) e c), e 187 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ovvero, commettendo le violazioni di cui all'articolo 142, commi 9 e 9-bis, del medesimo codice, cagiona la morte di un uomo, è punito con la reclusione da quattro a dodici anni. Alla stessa pena di cui al comma primo soggiace chi cagiona la morte di un uomo ponendosi alla guida di un autoveicolo o motoveicolo nelle condizioni di cui all'articolo 116, comma 15, del citato codice. Chiunque, ponendosi alla guida di un autoveicolo o motoveicolo nelle condizioni di cui ai commi primo e secondo, cagiona ad alcuno una lesione personale dalla quale deriva una malattia, è punito con la reclusione da otto mesi a due anni e sei mesi. In caso di lesioni gravissime la pena è della reclusione da due anni e sei mesi a sei anni. Il delitto di cui al comma terzo è punibile a querela della persona offesa».

## 5.2. La via della colpa.

Il legislatore segue invece la via della continuità rispetto alle scelte precedenti, qualificando esplicitamente le nuove fattispecie come colpose. Si tratta di una soluzione che, ovviamente, lascia impregiudicata la possibilità che nel caso concreto si ravvisi una responsabilità per dolo: nel caso di guida contromano in autostrada, magari in stato di ebbrezza, potrebbe non trovare applicazione il nuovo omicidio stradale, ma “solo” la tradizionale fattispecie di omicidio comune.

Si è rilevato che tanto l’art. 589-bis quanto l’art. 590-bis c.p., attraverso il riferimento alla «violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale», prendono in considerazione le sole ipotesi di colpa specifica, tralasciando per contro quelle di colpa generica<sup>70</sup>. Proprio il settore della circolazione stradale, tuttavia, ha mostrato l’estrema duttilità della dialettica tra colpa generica e colpa specifica, con la prima pronta a colmare possibili vuoti di tutela lasciati aperti dalla seconda. Il problema, evidentemente, si porrebbe non tanto nel caso in cui siano ravvisabili profili di colpa generica congiuntamente a profili di colpa specifica, quanto nell’ipotesi in cui il conducente, pur rispettando le norme del codice della strada, abbia tenuto una condotta imprudente, negligente o imperita, posto che, per esempio, la situazione concreta richiedeva cautele diverse o ulteriori rispetto a quelle imposte per via legislativa: il caso classico è quello dell’investimento di un pedone che attraversi fuori dalla strisce, nel quale si contesti all’imputato una generica disattenzione del conducente e/o l’omessa attivazione di manovre di emergenza.

Malgrado la formulazione letterale della disposizione avrebbe potuto risultare indubbiamente più ampia, facendo generico riferimento alle norme cautelari in materia di circolazione stradale, la giurisprudenza di legittimità, confrontatasi con l’identica formulazione del precedente art. 589 (secondo e terzo comma) c.p., aveva già avuto modo di precisare come non fosse necessaria la violazione di una specifica disposizione del codice della strada, risultando per contro sufficiente l’inosservanza di regole di diligenza, imprudenza o imperizia, le quali tra l’altro, *ex art. 140 c.d.s.*, costituirebbero parte integrante della disciplina sulla circolazione stradale<sup>71</sup>.

Il settore della circolazione stradale è del resto il regno del controverso ambito residuale della colpa generica rispetto a quella specifica: qualora le cautele scritte si rivelino insufficienti, magari perché contenute in regole “elastiche, si ammette che le stesse possono essere affiancate, o addirittura sostituite, da regole non scritte, il rispetto delle quali sarebbe valso a evitare il verificarsi dell’evento<sup>72</sup>.

Non c’è ragione quindi di ritenere che l’orientamento in questione subisca delle modifiche in riferimento alle nuove fattispecie.

---

<sup>70</sup> *Omicidio stradale e lesioni stradali: le linee guida della Procura di Trento*, cit.

<sup>71</sup> Cass. pen., sez. IV, 19 giugno 2007, n. 35665, in *Arch. giur. circol. e sinistri* 2008, fasc. 4, p.312. In dottrina F. MANTOVANI, *Diritto penale. Delitti contro la persona*, cit., p. 146. V. anche Cass. pen., sez. IV, 3 marzo 2009, n. 25919, in *Guida dir.* 2009, fasc. 35, p. 56; Cass. pen., sez. IV, 07 marzo 2013, n. 20965, in *Guida dir.*, 2013, fasc. 30, p. 102.

<sup>72</sup> F. MANTOVANI, *Diritto penale*, IX ed., Cedam, 2015, pp. 338.

## 5.2. Una possibile “terza via”.

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. Del resto, come efficacemente rilevato, ciò che disorienta l'opinione pubblica non è tanto l'entità della pena quanto la sua ineffettività<sup>73</sup>.

## 6. L'aggravante della fuga.

La legge n. 41 del 2016 introduce un'aggravante ulteriore nel caso in cui il soggetto si dia alla fuga: la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni nel caso di omicidio stradale e a tre anni nel caso di lesioni stradali.

Anche in questo caso l'impressione più immediata è quella che il legislatore abbia perso l'occasione per un coerente inserimento della nuova disposizione nel più ampio contesto sistematico di destinazione. Il riferimento è, evidentemente, ai reati di fuga e omissione di soccorso previsti dall'art. 189, comma sesto e comma settimo. Si tratta, come chiarito dalla giurisprudenza, di fattispecie poste a tutela di interessi giuridici distinti, posto che il reato di fuga sarebbe destinato a evitare che si renda impossibile l'identificazione degli utenti coinvolti nell'incidente stradale e l'esatta ricostruzione delle sue modalità di verifica, mentre la fattispecie di omessa assistenza avrebbe lo scopo di garantire il necessario soccorso alle persone rimaste ferite a seguito dell'incidente: da ciò deriverebbe l'ammissibilità di un concorso tra i due reati<sup>74</sup>.

Anche a voler ritenere che la nuova disposizione sia speciale rispetto a quelle contenute nel codice della strada<sup>75</sup>, si tratterà pur sempre di chiarire se la specialità operi tanto nei confronti della fattispecie di fuga quanto di quella di omessa assistenza o se invece, come la lettera della legge parrebbe suggerire, resti impregiudicata la

---

<sup>73</sup> LATTANZI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 1988.

<sup>74</sup> Di recente Cass. pen., sez. IV, 10 ottobre 2014, n. 3783, in *CED Cass.*, rv. 261945.

<sup>75</sup> AMATO, *La nuova disciplina dell'omicidio e delle lesioni stradali (legge 23 marzo 2016, n. 41)*, cit., p. 11.

possibilità di applicare il reato di cui all'art. 189, settimo comma c.d.s., magari congiuntamente alla nuova aggravante della fuga<sup>76</sup>.

Non si può certo dire che il legislatore del 2016 abbia "incentivato" il rispetto dell'obbligo di prestare assistenza. Lo stesso art. 189, all'ottavo comma, così prevedeva: «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 omicidio colposo o di lesioni personali colpose, non è soggetto all'arresto stabilito per il caso di flagranza di reato». La legge n. 41 del 2016, modificando la disposizione in questione, l'ha resa applicabile ai soli casi in cui «dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose», escludendo quindi le fattispecie di omicidio, compresa quella di cui all'art. 589-bis c.p.. Quanto alle lesioni personali stradali, posto che l'art. 590-bis c.p. sembrerebbe una fattispecie autonoma rispetto all'art. 590 c.p., dotata peraltro di un differente *nomen iuris*, potrebbe concludersi che neppure al delitto in questione sia applicabile il nuovo art. 189, ottavo comma c.d.s.<sup>77</sup>. In senso contrario dovrebbe sostenersi che il *genus* "lesioni personali colpose", in assenza di specifici riferimenti normativi, sia tale da ricomprendere anche la fattispecie di cui all'art. 590-bis c.p..

L'intento repressivo perseguito dal legislatore, se non altro in riferimento ai delitti di omicidio, risulta chiaro; meno evidente appare quell'ottica preventiva cui la legge n. 41 del 2016 è dichiaratamente ispirata.

## 7. Considerazioni (non) conclusive.

Nella già citata parte speciale del manuale di Ferrando Mantovani si legge:

*Tra i c.d. "delitti naturali" l'omicidio è il delitto naturale per eccellenza ed è la "costante" più costante del diritto penale. [...]*

*Per la sua ontologica essenzialità di delitto naturale per eccellenza, l'omicidio trova, nelle più diverse legislazioni, una unitarietà, semplicità, linearità di formulazione, incomparabili.*

La nuova fattispecie di omicidio stradale interrompe quella costante di unitarietà, semplicità e linearità di formulazione cui da tempo eravamo abituati. Il cambiamento è dunque evidente. I tempi, a stento maturi per "letture a caldo", lo sono ancor meno per previsioni attendibili. Solo i risultati applicativi chiariranno se, come un novello Galilei, l'interprete "a freddo" si troverà a difendere il movimento di un sistema che per troppo tempo ci si è ostinati a vedere immobile o se, parafrasando Tancredi, dovrà prendere atto che tutto è cambiato affinché tutto restasse identico.

---

<sup>76/6</sup> Per più ampie considerazioni critiche sull'aggravante in questione SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, cit., pp. 25 e ss.

<sup>77</sup> TORNATORE, *Lesioni personali stradali: profili problematici in tema di procedibilità del reato*, cit., ritiene che l'esito in questione possa essere evitato considerando l'art. 590-bis c.p. come un catalogo di circostanze aggravanti dell'art. 590 c.p.