

I NUOVI REATI DI OMICIDIO STRADALE E DI LESIONI PERSONALI STRADALI:
NORME “MANIFESTO” O SPECIALIZZAZIONE DELLO STATUTO COLPOSO? (*)

di Domenico Notaro

(Associato di diritto penale nel Dipartimento di Giurisprudenza dell'Università di Pisa)

SOMMARIO: 1. Il retroterra della riforma. – 1.1. Il problema della configurazione del dolo eventuale. – 2. Le nuove fattispecie di reato. – 3. I delitti di omicidio e di lesioni colpose stradali. – 3.1. Le ipotesi di guida in stato di ebbrezza o di intossicazione da stupefacenti; – 3.2. (*segue*) l'imputazione colposa dell'evento lesivo. – 3.3. Le ipotesi di omicidio o di lesioni personali legate a gravi violazioni del codice della strada. – 4. Le altre modifiche L'adeguamento del regime processuale. – 4.1. Le innovazioni al codice della strada.

1. Preceduta da fremente attesa, anche per il rilievo mediatico assunto dal tema, la l. 23.3.2016, n. 41 è il frutto di un lavoro che ha visto schierate in prima linea associazioni di cittadini interessati a contrastare più energicamente la piaga degli incidenti stradali dall'esito mortale. Sullo sfondo stavano, da un lato, le sollecitazioni provenienti dall'Unione Europea che, sulla scorta delle statistiche che collocano l'Italia ai primi posti per numero di incidenti e di morti sulle strade¹, da tempo preme per l'adozione di politiche di contenimento di tale forma di “criminalità”. Dall'altro, si lamentava l'ineffettività della previgente disciplina in materia; ineffettività “imputata” al convergere di una serie di istituti i quali, a causa del livello delle pene stabilite per i delitti colposi, consentivano di fruire di un trattamento ritenuto inadeguato alla gravità delle conseguenze inferte alle vittime degli incidenti fra veicoli².

Per alcuni di quegli istituti – segnatamente il giudizio di bilanciamento fra circostanze eterogenee (art. 69 Cp) e la prescrizione del reato – il problema di un trattamento indulgente dei “pirati della strada” in realtà non si poneva³. Se all'epoca la realizzazione di un omicidio o di una lesione personale, cagionati con colpa per la violazione delle regole sulla circolazione stradale o addirittura in stato di ubriachezza

¹ * Il presente lavoro riflette osservazioni espresse in occasione di una relazione presentata nell'ambito del convegno “Omicidio e lesioni personali stradali. Le novità introdotte dalla l. 41/2016” organizzato dalla Camera Penale di Pisa e dall'Ordine degli avvocati di Pisa e svoltosi il 13 maggio 2016 nell'aula magna della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Pisa.

Cfr. l'analisi di E. Reccia, *La criminalità stradale. Alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Torino, 2014, 128 ss.

² Se ne lamentava G. Lattanzi, *L'omicidio stradale. Vehicular homicide. Relazione al convegno sul tema “Ipotesi su una nuova figura di reato: l'omicidio stradale”* – Napoli, 7 marzo 2014, in *CP* 2014, 1988.

³ M. Mantovani, *In tema di omicidio stradale*, in www.penalecontemporaneo.it 9.12.2015, 3; D. D'Auria, *Omicidio stradale: prime osservazioni*, in *DPP* 2016, 432. Non erano del resto mancati, in passato, interventi di irrigidimento della disciplina nei confronti dei “pirati della strada”: per un riepilogo v. A. Roiati, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, in www.penalecontemporaneo.it 1.6.2016, 5 s.

o di intossicazione da stupefacenti, integrava altrettante circostanze aggravanti⁴, l'art. 590-bis Cp impediva che i relativi inasprimenti fossero inibiti dalla ricorrenza di attenuanti diverse da quelle previste dagli artt. 98 e 114 Cp. E con riferimento alla prescrizione dei reati, poi, l'art. 157, comma 6, Cp assicurava alle ipotesi di omicidio colposo connotate dalla violazione delle regole sulla circolazione stradale o realizzate in esito alla guida in stato di ebbrezza o di stupefazione, il raddoppio dei termini per l'estinzione dell'addebito.

A sollecitare un ripensamento dell'assetto repressivo, dunque, rimaneva l'eventualità di una persistente applicazione di altri istituti "premiali" per il reo: da quelli legati alla sottoposizione ai riti processuali alternativi, agli altri operanti in sede penitenziaria e capaci di eludere la sanzione detentiva inflitta dal giudice.

Intento dei riformatori era, insomma, scongiurare "vie di fuga" rispetto al dovere degli utenti della strada di rispondere della propria condotta di guida. Sennonché, lungo questa china, la sollecitazione della maggiore attenzione alla conduzione di autoveicoli da parte dei cittadini tende a confondersi con istanze di mera rassicurazione dei consociati rispetto all'obiettivo di tutela dell'incolumità delle persone. Ciò che è più frequentemente rimproverato all'odierno legislatore è di avere imbastito una riforma dalla relativa capacità di impatto tecnico e di avere agito sugli incrementi sanzionatori nel principale intento di mostrare all'opinione pubblica la serietà della determinazione repressiva⁵ nei confronti di chi, adottando stili di guida rischiosi, provochi eventi lesivi⁶.

1.1. Al di là delle più superficiali ragioni politico-criminali che animano la riforma, la nuova legge si propone anzitutto di rimediare alle dispute che hanno riguardato la configurabilità del dolo eventuale a carico degli autori di incidenti stradali mortali (o comunque lesivi). La modestia delle pene detentive stabilite dall'art. 589 Cp, in confronto a quelle dell'art. 575 Cp ed in rapporto alla gravità delle offese cagionate, ha sollecitato finora i giudici (e le parti civili) ad esaminare la possibilità di meglio inquadrare le condotte dei guidatori nella fattispecie di omicidio doloso⁷, anziché in quella di omicidio colposo. Di qui, appunto, il problema della configurabilità del dolo eventuale, anziché della colpa cosciente, quale soluzione più confacente alle esigenze di stigmatizzazione in funzione di dissuasione⁸. E il settore

⁴ Cfr., ad es., G. Marini, *Omicidio colposo*, in *DigDPen VIII*, Torino, 1994, 541 e 542; R. Barra – F. Buraschi – R. Lottini, *Le innovazioni in materia di circostanze del reato*, in Aa.vv., *La nuova normativa sulla sicurezza pubblica*, a cura di F. Giunta – E. Marzaduri, Milano, 2009, 133 ss.

⁵ M. Mantovani, *op. cit.*, 2; D. D'Auria, *op. cit.*, 433. E. Squillaci, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, in www.penalecontemporaneo.it 18.4.2016, 2; A. Massaro, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"*, in www.penalecontemporaneo.it 20.5.2016, 2.

⁶ Sulla relativa causalità dell'accadimento colposo (e anche di quello eventualmente doloso) si pronunciano (fra gli altri) L. Eusebi, *Verso la fine del dolo eventuale? (Salvaguardando, in itinere, la formula di Frank)*, in *DPC* 2014, 120; A. Roiati, *op. cit.*, 16.

⁷ Sul punto, anche per l'esame di una corrispondente proposta di legge, G. Lattanzi, *op. cit.*, 1980 ss.

⁸ G. Fiandaca, *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente, tra approccio oggettivizzante-*

della criminalità stradale è divenuto così, suo malgrado, “banco di prova” della tenuta complessiva del dolo eventuale nel sistema penale.

Senonché, l'esito della verifica ha lasciato insoddisfatti a causa della variabilità delle soluzioni profilate. Ben note sono le vicende giurisprudenziali nell'ambito delle quali dinamiche consimili sono state apprezzate in maniera radicalmente diversa⁹. Tant'è che la figura del dolo eventuale è andata incontro negli ultimi tempi ad un processo di rimediazione, cui è seguita una molteplicità di suggerimenti, riconducibili ad almeno quattro indirizzi.

Secondo un primo orientamento, sovente seguito in giurisprudenza per il settore degli incidenti stradali mortali, il dolo eventuale si alimenterebbe di una componente rivelatrice oggettiva, per cui esso sussisterebbe in ragione della gravità del rischio assunto, specialmente quando si agisca in contesti pregressi illeciti¹⁰: ad es., nel caso del ladro che, per sfuggire all'inseguimento della polizia, forzi un posto di blocco o si lanci a folle velocità con l'autoveicolo rubato per le strade cittadine¹¹.

Al contrario, un altro cospicuo orientamento, preoccupato di esaltare la componente “personalistica” del dolo eventuale, imposta dall'art. 27, comma 1, Cost., ritiene che la figura debba mantenere il proprio connotato soggettivo (pur in presenza di indicatori oggettivi). Senonché – attesa anche la difficoltà di pervenire a soluzioni in grado di escerpire il profilo psicologico del reo e che siano al contempo praticabili nei diversi contesti concreti – da tale assunto fioriscono proposte non poco diversificate fra loro: da chi ritiene che debba essere valorizzato il momento intellettuale-rappresentativo dell'agente in termini di verifica della sua più precisa corrispondenza alla dinamica concreta del fatto¹², a chi sollecita (in aggiunta alla

probatorio e messaggio generalpreventivo, in DPC 2012, 153.

⁹ Di «polverone motivazionale» parlava A. Aimi, *Dolo eventuale e colpa cosciente al banco di prova della casistica*, in www.penalecontemporaneo.it 17.6.2013, 19. Ed infatti, ebbe a riconoscere il dolo eventuale Cass. 1.2.2011, n. 10411, Ignatiuc, in CP 2012, 1324, con nota di V. Notargiacomo, *La distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente: la necessaria, riaffermata, valorizzazione dell'elemento volontaristico del dolo*, e in RP 2011, II, 533, con nota di F.P. Di Fresco, *Incidente mortale causato da una condotta di guida sconsiderata: dolo eventuale o colpa cosciente? La Cassazione rispolvera la formula di Frank*; per la colpa cosciente si sono invece pronunciate Cass. 18.2.2010, n. 11222, Lucidi, in FI 2010, II, 306, con nota di F.P. Di Fresco, *Incidente mortale causato da una condotta di guida sconsideratamente spericolata: omicidio colposo aggravato dalla previsione dell'evento?*, e in GD 2010 (17) 80, con nota di G. Amato, *Circolazione stradale: per il reato di omicidio volontario occorre la prova dell'accettazione del rischio mortale. La percezione dell'esistenza del pericolo generico è insufficiente per fa scattare il dolo eventuale*; e prima ancora App. Roma, 18.6.2009, Lucidi, in GM 2011, 1885, con nota di U. Pioletti, *Dolo eventuale e colpa cosciente in una pronuncia della Corte d'appello di Roma*. Per una panoramica dell'alternanza di soluzioni, oltre a A. Aimi, *op. cit.*, 23 e 25, v. G. Lattanzi, *op. cit.*, 1983 ss.

¹⁰ Cfr. A. Aimi, *op. cit.*, 20 e 24.

¹¹ Cfr., in particolare, Cass. 27.9.2012, n. 42973. V. anche G.u.p. T. Roma, 26.11.2008, Lucidi, in FI 2009, II, 414, con nota di G. Fiandaca, *Sfrecciare col “rosso” e provocare un incidente stradale: omicidio con dolo eventuale?*; G.u.p. T. Milano, 21.4.2004, El Aoufir, in CM 2005, 70, con nota di F. Viganò, *Fuga spericolata in autostrada e incidente con esito letale: un'ipotesi di dolo eventuale?* In tema v. anche G. Fiandaca, *Sul dolo eventuale cit.*, 156. Per un'ampia rassegna v. A. Aimi, *op. cit.*, 20 nt. 57, e 21 nt. 60.

¹² G. De Francesco, *L'enigma del dolo eventuale*, in CP 2012, 1974 ss.; Id., *Dolo eventuale e dintorni: tra riflessioni teoriche e problematiche applicative*, in CP 2015, 4627, 4629 e 4633. V. anche Id., *Diritto penale. I fondamenti*², Torino, 2011, 402 e 404 s.

considerazione di profili di rischio espressivi di una tipicità fattuale oggettiva) un'indagine motivazionale – controfattuale – sulle ragioni che hanno portato il reo ad intraprendere la condotta¹³, sino a chi incentra l'analisi personalistica sul confronto fra la scelta compiuta dall'agente concreto e quella che avrebbe assunto l'agente modello, per ricavare la dimensione di “irragionevolezza” dell'atteggiamento palesato dal reo nei casi in cui la scelta di correre il rischio può spiegarsi solo «rinnegando l'abito» dell'*homo eiusdem professionis ac condicionis*¹⁴.

Accanto a questi, altri indirizzi s'inscrivono in un'ottica “riduzionista”, volta a delimitare normativamente gli spazi di operatività del dolo eventuale. Su tale versante si segnala anzitutto chi conviene sulla necessità di allineare la figura a «quel medesimo stato psicologico (l'unico diverso da intenzionalità e colpa cosciente) che è presente nel dolo diretto»; con il che sarebbe necessario appoggiarsi alla (prima) formula di Frank per accertarne l'integrazione¹⁵. Sennonché, ben noti sono i rilievi mossi nei confronti dell'impiego di tale criterio di verifica¹⁶, pur dopo il suo “ripescaggio” da parte delle Sezioni Unite della Corte di cassazione.

Si fa perciò strada la soluzione più radicale, tesa a superare la figura del dolo eventuale. Essendo questa tacciata di tradire lo spirito più autentico della fattispecie dolosa, di mascherare imputazioni di matrice oggettiva e di contraddire la scelta del codice penale di conferire rilievo solo alla colpa cosciente, e lasciando essa notevoli margini di discrezionalità al decidente, sarebbe inevitabile farne a meno, affidando la disciplina dei relativi casi, semmai, ad autonome previsioni incriminatrici opportunamente calibrate¹⁷. Sennonché (onde sgombrare il campo da possibili equivoci), suscita riserve la soluzione a suo tempo proposta di inserire nel nostro sistema figure mediane fra il dolo e la colpa, riconducibili alla *recklessness* o alla *mise en danger délibérée de la personne d'autrui*, nelle quali allocare i casi di rischio irragionevole assunto consapevolmente da parte del soggetto agente: una soluzione – questa¹⁸ – che qualificerebbe sul piano sistematico l'alterità delle forme di realizzazione consapevole (ma non voluta) dell'evento lesivo, rispetto a quelle tradizionali, ma che solleva interrogativi e dubbi circa la capacità di queste di assorbire senza riserve i casi più problematici¹⁹. Rimane, dunque, impregiudicato il problema di contare su condivisi criteri di delimitazione della forma meno grave di dolo.

¹³ M. Donini, *Il dolo eventuale: fatto-illecito e colpevolezza. Un bilancio del dibattito più recente*, in *DPC* 2014, 112 s.

¹⁴ S. Canestrari, *La distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente nei contesti a rischio di base «consentito»*, in www.penalecontemporaneo.it 6.2.2013, 10 s.

¹⁵ L. Eusebi, *op. cit.*, 124.

¹⁶ V., per tutti, i recenti rilievi di G. Fiandaca, *Sul dolo eventuale cit.*, 156; G. De Francesco, *Dolo eventuale cit.*, 4632.

¹⁷ G. de Vero, *Dolo eventuale e colpa cosciente: un confine tuttora incerto. Considerazioni a margine della sentenza delle Sezioni Unite sul caso ThyssenKrupp*, in *RIDPP* 2015, 94.

¹⁸ F. Curi, *Tertium datur. Dal common law al civil law. Per una scomposizione tripartita dell'elemento soggettivo del reato*, Milano, 2003.

¹⁹ S. Canestrari, *op. cit.*, 2; G. De Francesco, *Dolo eventuale cit.*, 4636.

2. A tali questioni l'odierno legislatore non sembra essere rimasto insensibile.

Con gli artt. 589-*bis* e 590-*bis* Cp la nuova legge introduce due fattispecie gemelle – l'omicidio stradale o le lesioni personali stradali *gravi* o *gravissime* – speciali rispetto agli artt. 589 e 590 Cp²⁰, le quali articolano parallelamente la risposta sanzionatoria a seconda che: a) l'evento sia cagionato per colpa per la violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale; b) l'evento sia cagionato per colpa da chi si pone alla guida in stato di ebbrezza "grave" (ai sensi dell'art. 186, comma 2, lett. *a* C.Str.) o di stupefazione; c) l'evento sia cagionato per colpa da un autista professionista che guidi in condizione di alterazione "intermedia" (ai sensi dell'art. 186, comma 2, lett. *b* C.Str.) da sostanze alcoliche; d) l'evento sia cagionato per colpa da un guidatore non professionista in condizioni di alterazione "intermedia"; e) l'evento segua per colpa alla grave violazione di alcune prescrizioni cautelari sancite dal codice della strada (ad es., la guida contro-mano o l'attraversamento dell'incrocio col semaforo rosso o l'inversione di marcia in condizioni di rischio). Tutte le ipotesi sono sanzionate più gravemente delle corrispondenti previsioni di omicidio o di lesioni colpose integrate al di fuori dell'ambito della circolazione stradale; ma fra le nuove fattispecie l'inasprimento maggiore è stabilito per le ipotesi *sub b*) e *c*), mentre un livello di gravità intermedio presentano quelle *sub d*) ed *e*) ed ancora inferiore quella *sub a*). Peraltro, per espressa indicazione dell'art. 590-*quater* Cp, solo l'ipotesi *sub a*) costituisce reato autonomo, mentre le successive rappresentano circostanze aggravanti, con quel che ne segue per l'imputazione soggettiva e il regime del concorso omogeneo con altre disposizioni accessorie; quanto al concorso eterogeneo, invece, la suddetta norma dispone che le aggravanti non possano soccombere nel confronto con eventuali attenuanti diverse da quelle previste dagli artt. 98 e 114 Cp «e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti». Tale ultimo aspetto, peraltro, non rappresenta una novità dell'attuale riforma.

Ulteriori circostanze speciali dei nuovi reati sono stabilite – in senso aggravante – allorché: i) il fatto sia commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata oppure dal conducente proprietario di un veicolo non assicurato; ii) il conducente cagioni la morte o la lesione di più persone o la morte di una o più persone e la lesione di una o più persone; iii) il conducente, dopo aver provocato l'incidente mortale o lesivo, si dia alla fuga (art. 589-*ter* e 590-*ter* Cp)²¹. Fra queste solo quella *sub i*) è "blindata" dall'art. 590-*quater* Cp nei confronti di eventuali attenuanti diverse da quelle di cui all'art. 98 e 114 Cp. Una circostanza attenuante speciale è invece prevista rispettivamente dall'art. 589-*bis*, comma 7 e dall'art. 590-*bis*,

²⁰ Da notare che l'art. 590 Cp mantiene un proprio ambito applicativo per i fatti di lesioni stradali né gravi né gravissime, le quali sono perciò lasciate alla competenza del giudice di pace, a fronte dell'attribuzione al Tribunale monocratico a trattare i nuovi reati degli artt. 590-*bis* Cp: cfr. la modifica che ha interessato l'art. 4, d.lg. n. 274/2000, per effetto dell'art. 1, co. 7, l. n. 41/2016.

²¹ Tali ipotesi si impongono per specialità sulle corrispondenti previsioni del codice della strada (artt. 186, co. 6, e 189, co. 7) che rimangono operative per i soli casi in cui non operano le nuove fattispecie di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime e dunque per le ipotesi di lesioni lievi o lievissime: conf. G. Amato, *Circolare n. 5/2016 della Procura della Repubblica presso il Tribunale di Trento*, in www.penalecontemporaneo.it 5.4.2016, 14.

comma 7 Cp per l'eventualità che l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del conducente colpevole.

Il generalizzato inasprimento della pena che le nuove previsioni comportano, consente, da un lato, al legislatore di soddisfare l'istanza di rigoristica effettività della risposta repressiva²², avanzata dall'opinione pubblica: esito che segue nella misura in cui la maggiore severità della pena riduce le possibilità per il reo di fruire di benefici processuali e penitenziari. Dall'altro, le nuove norme, offrendo al giudice strumenti più duttili, potenti ed efficaci sul versante della responsabilità colposa per l'omicidio e per le lesioni stradali, riducono l'ansia di contestare la forma dolosa per assecondare le esigenze di tutela, spingendo «ad accontentarsi del nuovo reato evitando la strada più complicata della prova del dolo eventuale»²³. Sennonché, rimane da verificare la congruità dei risultati conseguiti, in particolare sul secondo versante.

In linea di principio, la riforma dovrebbe assicurare l'obiettivo di rispettare il canone *in dubio pro culpa*, invocato da quanti lamentavano in passato un uso disinvolto della contestazione del dolo eventuale nei casi dubbi²⁴. È, tuttavia, da verificare che la modifica possa davvero neutralizzare la possibilità di una futura applicazione del dolo eventuale a carico di quanti cagionino l'uccisione o il ferimento di terzi a seguito di condotte di guida gravemente rischiose. Da parte di taluni si profetizza un tal esito²⁵. Ma se così dovesse essere, allora, non rimarrebbe che constatare una sorta di "eterogenesi dei fini"²⁶: lungi dal comportare un reale inasprimento del trattamento sanzionatorio dei casi di condotta di guida maggiormente rischiosa, la riforma si tradurrebbe, infatti, in una sua mitigazione. E, a ben vedere, l'eterogenesi si manifesta comunque su un ulteriore versante: stante l'aumento dei minimi edittali, apportato dalle nuove fattispecie, i casi di guida colpevole meno conclamata (ricducibili al primo comma degli artt. 589-bis e 590-bis c.p.) sono attratti ad un livello di pena più grave che nel passato. L'inasprimento sanzionatorio non riguarderebbe, così, realmente le condotte dei temuti "pirati della strada", ma più facilmente i guidatori che destano minore allarme sociale.

Ciò dovrebbe indurre quantomeno ad interrogarsi sulla effettiva scomparsa della possibilità di contestare l'omicidio volontario commesso con dolo eventuale²⁷.

²² Che il rigore non si debba sempre a ragioni di obiettiva pericolosità dello stile di guida, emerge, ad es., dalla previsione dell'aggravante legata all'eventualità che l'autore del fatto sia proprietario di un veicolo privo di assicurazione obbligatoria per la responsabilità civile. Qui l'inasprimento segue una logica sanzionatoria della violazione di un obbligo a contrarre e dell'elusione della garanzia di ristoro per i danni risarcibili. E si fa d'altronde osservare – da A. Massaro, *op. cit.*, 6 – che l'inasprimento sancito per chi cagiona il fatto guidando senza patente o con patente sospesa o revocata si accompagna irragionevolmente alla depenalizzazione della fattispecie base di guida senza patente.

²³ P. Pisa, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo*, in *DPP* 2015, 145 s.

²⁴ M. Donini, *Il dolo eventuale* cit., 113. In giurisprudenza Cass. 18.2.2010, n. 11222, cit.

²⁵ P. Pisa, *op. loc. cit.*; D. D'Auria, *op. cit.*, 435.

²⁶ D. D'Auria, *op. cit.*, 435.

²⁷ Della congruità di un tal esito dubita, in effetti, P. Pisa, *op. cit.*, 146.

3. La configurazione dei nuovi reati fa senz'altro "giustizia" delle discussioni insorte circa la connotazione soggettiva delle fattispecie. Destinate ad essere superate (per le ragioni già viste) la soluzione dolosa e quella di un titolo di imputazione unitario, intermedio fra il dolo e la colpa²⁸, è stata accantonata dal legislatore anche l'idea di prevedere delitti di stampo preterintenzionale, ai quali si sarebbe potuto pensare – e a cui si era in effetti pensato²⁹ – per soddisfare le esigenze di inasprimento sanzionatorio delle condotte di guida sfrontatamente rischiose. Il carattere illecito, ora penale ora amministrativo, della condotta presupposta e l'entità della sanzione collegata, in una con la prospettiva politico-criminale del *versari in re illicita*, che aleggia dietro le esigenze di riforma, avrebbero potuto spingere in tal direzione. Ma non è dubbio che la scelta legislativa sia stata diversa, non solo per il tenore della formulazione e per la collocazione sistematica delle nuove norme, ma anche perché le ipotesi presuppongono una condotta di base che (ora in quanto reato contravvenzionale ora in quanto illecito amministrativo) può essere realizzata anche colposamente, in contrasto con lo schema del delitto preterintenzionale e delle altre fattispecie eventualmente adagiate sulla logica del *versari in re illicita*.

La strutturazione colposa delle nuove fattispecie di reato, nondimeno, pone ugualmente problemi e questioni che si atteggiano in maniera diversa per le ipotesi contemplate dai commi 2-4, rispetto a quel che attiene alle ipotesi più tradizionali contenute nei commi 1 e 5 degli artt. 589-bis e 590-bis Cp.

3.1. Con riferimento ai reati di omicidio e di lesioni personali stradali gravi o gravissime, compiuti da chi guida in stato di ebbrezza o sotto gli effetti di sostanze stupefacenti, appare necessario tenere presente che il fatto tipico si articola in una consecuzione di condotte ed eventi, suddivisibile in tre segmenti: quello di assunzione delle sostanze alcoliche o stupefacenti; quello di intrapresa della condotta di guida sotto gli effetti delle sostanze; quello che vede la produzione dell'evento lesivo in costanza della guida.

La fase di assunzione delle sostanze solleva il problema di stabilire se la stessa debba avvenire consapevolmente o meno da parte dell'agente³⁰. Ebbene, stante quanto rilevato dalla Corte costituzionale nel 1988, per cui i profili psichici debbono abbracciare gli elementi più significativi della fattispecie³¹, una simile questione non dovrebbe porsi, se è vero che l'atto considerato non integra la condotta punibile, ma ne rappresenta semmai un presupposto. Non dovrebbe quindi importare che le sostanze siano assunte colpevolmente o meno. Sennonché, sul punto interferiscono alcune notazioni riguardanti il momento della messa alla guida da parte dell'agente.

²⁸ Cfr., in tema, anche per ulteriori rilievi, G. de Vero, *Dolo eventuale, colpa cosciente e costruzione "separata" dei tipi criminosi*, in Aa.vv., *Studi in onore di Mario Romano*, II, Napoli, 2011, 883 ss.

²⁹ V., infatti, per gli opportuni richiami M. Donini, *op. cit.*, 115; D. D'Auria, *op. cit.*, 435.

³⁰ Vi accenna D. D'Auria, *op. cit.*, 435.

³¹ Per C. Cost., 24.3.1988, n. 364, in *RIDPP* 1988, 686, e C. Cost. 13.12.1988, n. 1085, in *RIDPP* 1990, 290.

Nei confronti di tale ulteriore profilo del fatto, invero, pare opportuno effettuare una distinzione netta. Se per la natura e l'entità delle sostanze, per le modalità della loro ingestione e per la costituzione fisica della persona, l'assunzione di queste non è tale da eliminare del tutto né da ridurre grandemente le facoltà di discernimento del soggetto, sicché questi è in grado di rendersi conto di non avere sufficiente controllo di sé per mettersi e per mantenersi alla guida, la realizzazione del fatto tipico – guidare e cagionare l'evento lesivo per colpa – potrà essere imputata non solo qualora l'assunzione delle sostanze sia stata volontaria o colpevole, ma anche quando questa sia dovuta a un fattore soverchiante: ad es., qualora sia avvenuta per caso fortuito o per inganno da parte di terzi.

Se, invece, l'assunzione si rivela altamente incidente sulle capacità di autodeterminazione della persona, al punto che il soggetto non è in grado di rendersi conto delle condizioni in cui versa, si pone il problema dell'attribuibilità della condotta tipica a un soggetto agente che è naturalisticamente incapace di intendere e di volere al momento del fatto. A tal scopo, non sembra si possa prescindere dall'osservanza dei criteri formulati dagli artt. 91 ss. Cp., con la conseguenza che il fatto tipico non potrebbe imputarsi al soggetto, non solo quando egli assuma le sostanze per caso fortuito o per fatto compiuto contro la sua volontà (ad es., per inganno), ma anche qualora le ingerisca volontariamente in situazioni in cui non è previsto né prevedibile che di lì a poco egli si possa mettere alla guida esponendo a rischio l'incolumità propria ed altrui³².

Da quanto rilevato si ricava che, nelle due ipotesi profilate, diversi sono i margini di responsabilità del conducente che cagioni la morte o la lesione di terzi per effetto della sua condotta di guida in stato di alterazione psico-fisica: più *ampie* sono le *chances* di imputazione del fatto lesivo, se il soggetto ha assunto un quantitativo relativamente *modesto* di sostanze e non è stato altrimenti condizionato nella sua scelta di mettersi alla guida in condizione di relativa alterazione; meno *ampie* nell'ipotesi inversa, poiché la responsabilità presuppone una relazione evincibile fra la condotta di assunzione delle sostanze e l'evento lesivo.

Alla base della suddetta distinzione, d'altronde, si pone il problema di riuscire ad accertare le condizioni di (maggiore o minore) alterazione psico-fisica in cui si trovi il soggetto al momento in cui si mette e si mantiene alla guida. La complessità e la variabilità dei fattori che influenzano la misura dell'incidenza della sostanza assunta sulle facoltà dell'individuo di orientare i propri atti, se rende assai delicato il lavoro degli organi accertatori che intervengono nell'immediatezza del fatto, conferisce al

³² Pur nell'ambito di impostazioni talora divergenti, riconducono tali regole allo schema dell'*actio libera in causa*, coordinato con il principio dell'art. 27, comma 1, Cost., C. Cost. 26.2.1970, n. 33, in *FI* 1970, I, 1024; M. Romano – G. Grasso, *Commentario sistematico del codice penale*⁴, II, Milano, 2012, 59; F. Mantovani, *Diritto penale. Parte generale*⁷, Padova, 2011, 640. Per recenti ricognizioni di tali problematiche, v. M.O. di Giuseppe, *L'influenza sull'imputabilità dell'azione dell'alcool e degli stupefacenti*, in *Trattato di diritto penale* dir. da A. Cadoppi, S. Canestrari, A. Manna e M. Papa, *Parte generale*, II, *Il reato*, Torino, 2013, 534; A. Menghini, *Actio libera in causa*, Padova, 2015. Per la diversa valutazione (del dolo o) della colpa del non imputabile, ai fini dell'applicazione di una misura di sicurezza, v., invece, G. De Francesco, *Diritto penale. I fondamenti*², Torino, 2011, 385.

decidente un notevole margine di discrezionalità valutativa³³. Bisogna oltretutto tenere presente che l'accertamento segue a distanza di un certo tempo, non solo dalla produzione dell'incidente mortale o lesivo, ma anche dal momento in cui il soggetto si è trovato a decidere se mettersi (o se mantenersi ancora) alla guida del veicolo. E ai nostri fini non aiuta l'articolazione delle condizioni di alterazione psico-fisica in cui versa il conducente, effettuata dal legislatore nell'art. 186 C.Str., in ragione della quantità di sostanza misurata in grammi per litro di sangue. A parte il fatto che anche quella tripartizione pone concreti problemi di accertamento³⁴, la stessa non serve per dirimere il livello di consapevolezza in cui si può trovare il conducente alla guida rispetto alla rischiosità della condotta: il superamento del limite massimo considerato dalla norma del codice della strada per configurare l'ipotesi più grave di guida in stato di ebbrezza, non attesta un univoco livello di obnubilamento delle facoltà mentali dell'agente trascendente in ubriachezza³⁵, quale si richiede affinché il guidatore (in quanto naturalisticamente incapace d'intendere e di volere) sia chiamato a rispondere in ragione dell'atteggiamento tenuto al momento della precedente condotta di assunzione delle sostanze.

3.2. Le questioni più impegnative, nell'analisi delle nuove fattispecie di reato, attengono all'imputazione dell'evento lesivo al conducente del veicolo in stato di ebbrezza o di stupefazione. Le norme ora inserite sono chiare nel postulare la "colpa" dell'agente che cagiona l'evento. Sennonché, si tratta di capire di quale colpa si parli e, in particolare, quale sia la regola cautelare violata e a quali condizioni se ne possa attribuire la violazione.

L'interpretazione maggiormente in linea col principio di colpevolezza³⁶, suggerisce di richiedere che la violazione cautelare integrata dal conducente ebbro o stupefatto, "reo" di un incidente stradale mortale o lesivo dell'altrui integrità fisica, sia *ulteriore* rispetto a quella consistente nel mettersi alla guida in condizioni di precario autocontrollo psico-fisico³⁷. Tale approdo era stato prefigurato già sotto la disciplina

³³ F. Picinali, *L'accertamento sintomatico nella nuova fattispecie di guida sotto l'influenza dell'alcool alla prova del ragionevole dubbio*, in *CMer* 2008, 605 ss.; Id., *Lo stato di ebbrezza tra accertamento sintomatico e soglie di rilevanza penale*, in *Aa.vv.*, *La prova dei fatti psichici*, a cura di G. De Francesco – C. Piemontese – E. Venafro, Torino, 2010, 292,

³⁴ Cfr., ad es., E. Reccia, *op. cit.*, 18 ss., 23 ss. e 35 ss.; senza dire che la stessa tipizzazione presume una (variabile) condizione di ebbrezza, che prescinde dall'accertamento di un'effettiva inidoneità del conducente alla guida: cfr. al riguardo le osservazioni di F. Picinali, *Lo stato di ebbrezza cit.*, 288 s.

³⁵ Cfr. le non coincidenti conclusioni cui pervengono F. Picinali, *op. ult. cit.*, 287; E. Reccia, *op. cit.*, 17.

³⁶ Da questo punto di vista, occorre anzitutto evitare che l'imputazione dell'evento segua alla sola esistenza del nesso causale materiale con la guida del veicolo da parte del soggetto ebbro o stupefatto: conf. D. D'Auria, *op. cit.*, 436.

³⁷ Dal medesimo principio si discosterebbe, invece, una lettura che pretendesse di ricondurre la colpa dell'agente direttamente all'"imprudenza" di costui per essersi messo alla guida in condizioni di alterazione psico-fisica e di scarsa capacità di controllo del mezzo. Si arriverebbe in quel modo ad attribuire all'agente la responsabilità penale per una "condotta di vita", indipendentemente da una connessione con l'evento cagionato. Per l'apparente possibilità di una tale diversa lettura, v. *sub* § 3.3.

previgente³⁸ e in favore di una simile ricostruzione gioca ora la precisazione espressa nelle nuove norme, per cui chi si mette alla guida in condizioni di ebbrezza o di stupefazione deve cagionare «per colpa» la morte o la lesione delle vittime dell'incidente stradale. La fattispecie implicherebbe, allora, sia la *culpa in agendo* (relativa, cioè, alla condotta causale rispetto all'evento), sia la necessaria correlazione fra questa e lo stato di alterazione psico-fisica del conducente del veicolo. E se, quanto al primo profilo, la mancanza di colpa imporrebbe di applicare la sola fattispecie contravvenzionale di guida in stato di ebbrezza (o di stupefazione), deve dirsi, quanto al secondo, che la mancanza della suddetta correlazione comporterebbe un concorso (formale) di reati fra quelli degli artt. 186 o 187 C.Str. e l'art. 589-bis, comma 1 Cp³⁹, giacché lo stato di ebbrezza non vedrebbe concretizzare il rischio innescato, essendo l'evento dovuto ad una violazione cautelare indipendente dallo stato di alterazione psico-fisica del soggetto agente⁴⁰. Un'ipotesi di quest'ultimo tipo potrebbe facilmente ricorrere nell'eventualità in cui l'incidente provocato dal conducente ebbro o stupefatto, derivi da un difetto tecnico del veicolo – ad es., dal malfunzionamento dei fari durante la guida notturna – imputabile alla mancata manutenzione ordinaria del mezzo. Più difficile riscontrarla, invece, quando la violazione cautelare maturi durante la guida da parte del soggetto che accusi uno stato di alterazione psico-fisica⁴¹.

Di qui, il problema dell'accertamento della connessione della regola cautelare violata con lo stato psico-fisico dell'agente; problematicità che discende dall'elevata ipoteticità dell'indagine volta a verificare che, se il conducente non si fosse trovato sotto gli effetti delle sostanze assunte, avrebbe mantenuto una guida prudente, o a evidenziare, altrimenti, che lo stesso conducente, nonostante le residue capacità di autocontrollo di cui disponeva al momento del fatto, è stato indotto a violare la regola cautelare che avrebbe potuto prevenire l'evento. La duplicità dei profili *ipotetici* da

³⁸ Cfr. al riguardo E. Reccia, *op. cit.*, 73. «Nel rispetto dei principi del sistema, ben più corretto appare ritenere che ai fini dell'applicazione di tale aggravante risulterà fondamentale un duplice accertamento del nesso eziologico: il primo avente ad oggetto il rapporto tra evento e condotta colpevole dell'imputato; il secondo necessario a comprovare che tale condotta sia stata condizionata dallo stato di alterazione psicofisica. È come se, in tali ipotesi, *il nesso causale creasse una catena a vari anelli rappresentati dall'ubriachezza o dalla stupefazione, dalla condotta di violazione di ulteriori norme cautelari, e per finire, dall'evento di morte o lesioni personali*. Con la conseguenza che nell'ipotesi in cui dovesse venir meno il primo anello della catena causale si dovrà pervenire alla conclusione che il sinistro si sarebbe verificato nello stesso modo anche nel caso in cui il conducente fosse stato perfettamente sobrio, dovendosi a quel punto escludere la configurabilità dell'aggravante».

³⁹ Per i limiti di configurabilità del concorso di reati in tale ambito, v. D. D'Auria, *Omicidio colposo aggravato e contravvenzione del codice della strada: concorso di reati o reato complesso?*, in *DPP* 2010, 714; I. Giacona, *Guida in stato di ebbrezza, irrilevanza della clausola di sussidiarietà e concorso di reati: una discutibile interpretazione della costante giurisprudenza*, in *FI* 2011, II, 114.

⁴⁰ Pare, perciò, necessario dissentire da G. Amato, *Circolare n. 5/2156 cit.*, 5, secondo cui, una volta ammesso che «l'essersi posto alla guida in condizioni pregiudicate non entra necessariamente nel contenuto della colpa qui penalmente sanzionata, [...] l'ipotesi incriminatrice pare configurabile anche allorquando l'incidente non risulti essersi verificato in ragione dell'alterazione del conducente, cui questo quindi risulti addebitabile per altri e diversi profili di colpa».

⁴¹ Problema ulteriore è quello della categoria di soggetti cui parametrare la condotta dell'agente quando si tratti di soggetto non imputabile; problema che si pone, tuttavia, sia per le nuove fattispecie che per l'ipotesi del concorso dei reati degli artt. 186 e 187 C.Str. e 589 e 590 Cp.

scandagliare – il rapporto del guidatore in stato di ebbrezza o di stupefazione con la regola cautelare violata, oltre alla capacità del comportamento osservante quest'ultima di evitare in concreto l'evento – complica la verifica della colpa da parte del giudice, al quale serviranno adeguate massime di esperienza in grado di confortare, alla luce dei fatti, che lo stato di alterazione psico-fisica del guidatore possa avere influito sulla violazione cautelare riscontrata da cui è scaturito l'evento.

Di aiuto – onde sondare la correlazione fra lo stato di alterazione e la violazione cautelare del guidatore – potrebbe forse risultare (a livello indiziario) ricondurre nelle nuove fattispecie le condotte di guida espressive di violazioni cautelari talmente “irragionevoli”, per gravità e sproporzione del rischio assunto, rispetto al contesto di azione⁴², da apparire dovute alla scarsa capacità di discernimento dell'agente⁴³. Una tale evenienza potrebbe riconoscersi, ad es. (come è stato detto), laddove la condotta esponga il conducente stesso all'eventualità di un rilevante danno alla sua incolumità personale. Nei nuovi reati rientrerebbero allora i casi per i quali più si disputava della possibilità di una qualificazione in termini di dolo eventuale del fatto lesivo: la guida contromano o le gare di velocità in autostrada, l'attraversamento spericolato dell'incrocio trafficato con il semaforo rosso, l'effettuazione di sorpassi azzardati⁴⁴; situazioni che, tuttavia, per le circostanze di fatto che le caratterizzano, presupporrebbero che non sia raggiunta (appieno) la prova di un'accettazione del rischio dell'evento da parte del soggetto e che perciò attraversano il confine della colpa cosciente (sempre che ne sussistano gli ulteriori presupposti di concretizzazione del rischio e di evitabilità dell'evento).

La derivazione della violazione cautelare della condizione di alterazione psico-fisica in cui versa il guidatore, comporta in ogni modo una sensibile delimitazione dell'ambito applicativo della fattispecie⁴⁵. Le stesse regole, d'altronde, valgono per rimproverare all'agente di non aver intrapreso manovre di emergenza o di fortuna per far fronte a situazioni straordinarie e addirittura per reagire alle condotte incaute di altri guidatori coinvolti nel sinistro⁴⁶: anche in simile frangente la contestazione dei

⁴² Così, per l'affidamento al criterio della “riconoscibilità” del rischio da parte del corrispondente agente modello, S. Canestrari, *La definizione legale del dolo: il problema del dolus eventualis*, in *RIDPP* 2001, 928 ss.; Id., *La distinzione tra dolo eventuale* cit., 14 s.

⁴³ Un siffatto possibile ambito applicativo per le nuove previsioni è insinuato anche da E. Squillaci, *op. cit.*, 8 e 12.

⁴⁴ Per una rassegna di tale genere di casi, v. A. Aimi, *op. cit.*, 21 s.

⁴⁵ Fuori dal raggio d'azione rimarrebbero i casi nei quali il fatto sia interamente cagionato da altri, essendo l'ubriaco o il drogato vittima del reato (ad es., trovandosi costui fermo a un semaforo in attesa di transitare), quelli in cui l'evento sia imputabile esclusivamente alla condotta della vittima, non essendo addebitabile all'agente alcuna violazione cautelare (ad es., allorché questi attraversi l'incrocio semaforico con la luce verde e a velocità moderata, essendo egli investito in pieno da altro veicolo a folle velocità), e quelli in cui l'imprudenza o la disattenzione del guidatore non presentino connessione con lo stato di alterazione psico-fisica in cui versa costui. Impregiudicata rimane però l'imputazione di guida in stato di alterazione per l'ingestione di alcool o stupefacenti (*ex artt.* 186 e 187 C.Str.): infatti, Cass. 19.4.2016, n. 22152, ha affermato la responsabilità di un conducente drogato colto alla guida mentre era fermo al semaforo con il motore acceso.

⁴⁶ Al tema dell'attenzione dovuta dall'agente a imprudenze e disattenzioni degli altri utenti della strada, per le quali non opererebbe il principio di affidamento, si richiama A. Massaro, *op. cit.*, 14.

nuovi reati segue, purché sia dato riconoscere nella condotta dell'agente la violazione di una regola cautelare che egli era chiamato a rispettare in concreto e sulla cui inosservanza abbia influito lo stato di alterazione psico-fisica in cui egli versava.

3.3. Più semplice e lineare si prospetta l'interpretazione delle fattispecie contemplate dai commi 1 e 5 degli artt. 589-bis e 590-bis Cp e relative alla produzione "colposa" di eventi da parte di chi viola le prescrizioni del codice della strada (comma 1) o tiene alcune condotte di guida altamente imprudenti e rischiose (comma 5). Anche queste norme, invero, nel presupporre una serie di condotte gravemente imprudenti e rischiose per l'incolumità delle persone⁴⁷, richiedono che l'evento di morte o di lesioni personali sia cagionato «per colpa». Lo schema descrittivo è lo stesso delle ipotesi contenute nei commi 2-4 delle nuove norme; solo che qui, in luogo di una condizione psico-fisica alterata del guidatore, si assume a presupposto la violazione di (specifiche) regole della circolazione stradale. Sennonché, guardando in particolare al comma 5, appare del tutto implausibile ed illogico – perché contrastante con la *ratio* e con la funzione politico-criminale della incriminazione – sostenere che la fattispecie presupponga la violazione di un'ulteriore prescrizione cautelare oltre a quelle esplicitate dalla norma⁴⁸.

L'uniformità di schema che avvince la descrizione delle nuove fattispecie, non corrisponde, allora, a una loro identica struttura, dal momento che, mentre nelle ipotesi di cui ai commi 2-4 la «colpa» permea la tipicità del fatto, in quelle di cui ai commi 1 e 5 essa avvolge il profilo più schiettamente "individualizzante" della riferibilità del fatto al suo autore. La specificazione che l'evento lesivo può essere imputato solo se commesso «per colpa» - nei commi 1 e 5, come nei commi 2-4 -vale, inoltre, ad avvertire che lo stesso non deve essere voluto dal guidatore e che per la sua imputazione si prescinde dall'accertamento di un atteggiamento doloso, quantunque in forma eventuale. Con il che, però, se l'indicazione non vuole essere superflua, si dovrebbe ammettere che – seppure in casi più rari – il dolo eventuale è ancora configurabile⁴⁹ per punire (ai sensi degli artt. 575 e 582 e 583 Cp) le condotte di guida

⁴⁷ Quelle in cui il conducente: i) proceda in 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; ii) attraversi un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero cerchi contromano; iii) effettui una 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 della linea continua.

⁴⁸ Supposte esigenze di simmetria non possono d'altronde indurre ad affermare che anche i commi 2-4 debbano prescindere dal riscontro di un'ulteriore violazione cautelare da parte del guidatore, per integrare le fattispecie di reato, giacché si arriverebbe in quei casi a configurare imputazioni in contrasto con l'esigenza di appartenenza personale del *fatto* commesso, sancita dal combinato disposto degli artt. 25, comma 2, e 27, comma 1, Cost.

⁴⁹ Conf. G. Amato, *Circolare n. 5/2016 cit.*, 4. *Contra*, invece, D. D'Auria, *Omicidio stradale cit.*, 435. Per le ipotesi aggravanti, inoltre, tale indicazione delimita l'ambito di imputazione soggettiva delle fattispecie, rispetto a quanto astrattamente consentito dall'art. 59, comma 2, Cp

“costi quel che costi” da parte del conducente imprudente, quantunque ubriaco o drogato.

Con particolare riguardo alle fattispecie previste nel quinto comma delle norme in esame, una volta precisato che la colpa riprovata si ricollega alla violazione delle prescrizioni stradali presupposte e richiamate espressamente dal legislatore, per queste si tratterà di indagare gli estremi dell'addebito colposo secondo gli ordinari canoni accertativi. Bisogna tuttavia fare attenzione a verificare che l'evento prodotto concretizzi il rischio innescato dalla violazione cautelare, anche per quanto riguarda le *modalità* di realizzazione dello stesso, e che l'evento sarebbe stato altrimenti evitabile dal guidatore mediante l'osservanza della condotta prudente.

In relazione alle medesime ipotesi sorge semmai la necessità di chiarire se, col prevedere questi una pena identica a quella riservata alle ipotesi di guida in stato di ebbrezza di entità “intermedia” (quella indicata dall'art. 186, comma 2, lett. *b* C.Str., richiamata dal comma 4 degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* Cp), il trattamento sanzionatorio appaia rispettoso dei canoni di proporzione e ragionevolezza. Su questo versante della riforma si appuntano, in effetti, alcuni rilievi che sono stati rivolti nei confronti del legislatore per il rischio di omologare nel trattamento sanzionatorio situazioni dalla differente portata offensiva⁵⁰. Al riguardo, in realtà, sembra necessario effettuare alcune precisazioni.

Sicuramente appare frettolosa e criticabile la scelta di equiparare nel trattamento tutte le ipotesi contenute nel comma 5, una volta rilevato che al loro interno compaiono manifestazioni di conduzione di guida diversamente rischiose per l'altrui incolumità. Non è scevra da possibili rilievi di irragionevolezza, ad es., la soluzione di trattare altrettanto severamente chi procede alla velocità di 70 km orari in centro urbano o sorpassi altri veicoli invadendo la linea continua, e chi viaggi contro mano in autostrada, faccia inversione in prossimità di curve o attraversi il semaforo con il rosso⁵¹. Il recupero di condizioni di proporzione della pena al disvalore del fatto è in tali casi affidato esclusivamente al potere commisurativo del giudice, con i limiti di operatività che tuttavia questo incontra. Parimenti criticabile, poi, appare la scelta di riservare l'inasprimento alle sole situazioni specificamente elencate fra tutte quelle di straordinaria pericolosità della condotta di guida che potrebbero manifestarsi in concreto⁵².

Meno scontato, invece, il profilo di irragionevolezza che potrebbe sollevarsi per il confronto fra il trattamento sanzionatorio sancito dal comma 4 e quello disposto dal comma 5. Bisogna infatti ricordare che, quando si tratti di ipotesi fra loro eterogenee non solo per quantità del disvalore, ma anche per qualità dello stesso, cioè per la *meccanica di produzione dell'offesa*, il confronto può rispondere a logiche che richiedono una certa flessibilità di temperamento.

⁵⁰ In termini generali E. Squillaci, *op. cit.*, 28; A. Roiati, *op. cit.*, 10.

⁵¹ Non v'è d'altronde margine per intendere il richiamo al valore di 70 km/h come espressivo della sola velocità *in eccesso* rispetto a quella consentita.

⁵² F. Piccioni, *Molte le incongruenze che rischiano la scure della Consulta*, in *GD* 2015 (16) 51 s. L'elencazione ignora, ad es., la condotta assai pericolosa di chi sorpassa in autostrada da destra o quella, assai diffusa, di chi telefona mentre guida.

Nel nostro caso, ad esempio, si potrebbe rilevare che le ipotesi di cui ai commi 2-4, se, da un lato, stigmatizzano uno stile di guida “in sé rischioso” e ad ampio spettro di pericolosità, dall’altro, sottendono un rischio a maturazione diacronica e complessa, nella quale l’evento lesivo si produce nel momento in cui il soggetto agente palesa una minore lucidità e, dunque, una minore capacità di previsione degli sviluppi della sua condotta e di controllo degli esiti. Ciò può spiegare come mai la severità con cui il legislatore guardi a tali dinamiche di realizzazione – per quanto allarmanti nell’immaginario collettivo per l’idea di avere a che fare con soggetti incontrollabili, con “bombe umane” che circolino per le strade – non sia destinata a superare necessariamente altre forme di imprudenza, magari più diffuse e forse per questo più familiari e meno allarmanti, ma caratterizzate da un maggior grado di colpevolezza per la capacità di dominio dell’agente sul decorso del fatto. I comportamenti di cui al comma 5, da parte loro, esprimono, infatti, un grado di colpa elevato sia dal punto di vista oggettivo (per il livello qualitativo e quantitativo di scostamento dalle buone pratiche di guida), che da quello soggettivo, perché effettuate sul presupposto che il soggetto agente sia in grado di meglio orientare il proprio comportamento verso il rispetto delle cautele.

4. Funzionali a rendere effettiva la risposta sanzionatoria, in termini di prontezza di reazione, di capacità d’intervento delle autorità deputate ad accertare il compimento dei reati e di celerità del procedimento, sono le modifiche apportate al codice di rito.

Onde accertare lo stato psico-fisico del reo (rilevante per l’integrazione dei reati), si stabilisce che per i nuovi delitti di cui agli artt. 589-bis e 590-bis Cp, indipendentemente dai limiti edittali, si possano autorizzare in via giudiziale perizie che implicano il compimento di atti incidenti sulla libertà personale dell’indagato, «quali il prelievo di capelli, di peli o di mucosa del cavo orale su persone viventi ai fini della determinazione del profilo del DNA o accertamenti medici», eventualmente anche senza il consenso dell’interessato: il giudice ne potrà, infatti, imporre anche d’ufficio l’esecuzione coattiva, «se essa risulta assolutamente indispensabile per la prova dei fatti», purché nel rispetto dei limiti sanciti dall’art. 224-bis, commi 4 e 5 Cpp a salvaguardia della vita, dell’integrità fisica, della salute, della dignità e del pudore della persona. A tal fine, nei casi d’urgenza, «quando vi è fondato motivo di ritenere che dal ritardo possa derivare grave o irreparabile pregiudizio alle indagini», il p.m. può disporre con decreto motivato l’effettuazione dei prelievi medesimi, avvalendosi anche dell’accompagnamento coattivo, purché richieda tempestivamente la convalida al g.i.p. Per i nuovi delitti si stabilisce ora, in più, che il pericolo nel ritardo legittima il p.m. ad adottare anche oralmente tali provvedimenti, salvo a confermarli per iscritto e a richiedere la convalida al giudice competente. Gli ufficiali di p.g. procedono all’accompagnamento coattivo dell’interessato presso il più vicino presidio ospedaliero al fine di sottoporlo al necessario prelievo o accertamento e si procede comunque coattivamente, se la persona rifiuta di sottoporvisi, purché sia tempestivamente avvisato il difensore di fiducia che ha facoltà di assistervi.

Tale nuovo regime forza la disciplina finora invalsa e in base alla quale il consenso dell'interessato non era ritenuto necessario solo per i prelievi effettuati in costanza di ricovero disposto dopo l'incidente per la somministrazione di cure sanitarie⁵³; al di fuori di questi casi, la mancanza del consenso comportava l'inutilizzabilità dei risultati ai sensi dell'art. 191 Cpp⁵⁴. L'accelerazione impressa dal nuovo regime ai tempi di intervento in particolare per i casi di "urgenza" si profila di grande utilità per le autorità preposte all'accertamento⁵⁵.

Ad una direttrice di efficienza in funzione di preservazione delle condizioni per l'accertamento delle eventuali responsabilità del guidatore si ispirano ancora le previsioni che aggiungono i nuovi reati alla lunga lista di quelli per i quali procedere all'arresto in flagranza: arresto obbligatorio per le ipotesi più gravi di omicidio stradale (art. 589-bis, commi 2 e 3 Cp); arresto facoltativo per quasi tutte le fattispecie di lesioni personali stradali gravi o gravissime (art. 590-bis, commi 2-5 Cp). Non sorprenda la ripartizione delle ipotesi, solo apparentemente lacunosa e foriera di irragionevoli trattamenti *in mitius* del reo dei delitti di cui ai commi 1 e 4-5 dell'art 589-bis Cp. L'inserimento delle ipotesi più gravi di omicidio colposo stradale fra le fattispecie soggette ad arresto obbligatorio, rappresenta pur sempre un'eccezione rispetto alla regola generale che vorrebbe la misura precautelare circoscritta ai soli delitti *dolosi*; ai delitti colposi per i quali la legge prevede una pena non inferiore nel massimo ai cinque anni di reclusione è ordinariamente destinato l'arresto facoltativo: le residue ipotesi dell'art. 589-bis Cp, non considerate dall'art. 380 Cpp, vanno allora soggette alla *facoltà* di arresto *ex art.* 381 Cpp, al quale, viceversa si sottraggono i soli casi di lesioni personali gravi o gravissime cagionati per colpa in esito alla violazione non qualificata delle prescrizioni sulla circolazione stradale. V'è dunque gradualità di trattamento delle varie ipotesi di reato in ragione della rispettiva gravità.

Ad una logica di accelerazione del procedimento si devono le residue modifiche al rito. Anzitutto, i nuovi reati si confermano fra i pochi per i quali la proroga del termine di conclusione delle indagini preliminari può essere chiesta e ottenuta una sola volta (art. 406, comma 2-ter Cpp). In secondo luogo, mentre per il delitto di omicidio stradale si conferma la scelta di pretendere in via eccezionale che la richiesta di rinvio a giudizio sia depositata entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini e che la data del giudizio sia fissata a non oltre sessanta giorni (e a non meno di venti) da quella del decreto che lo dispone, si aggiunge ora per il delitto di lesioni personali stradali che il pubblico ministero possa procedere a citazione diretta a giudizio (art. 550, comma 2, lett e-bis Cpp), imponendosi che il decreto di citazione sia emesso entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini preliminari e che la data di comparizione non sia fissata ad oltre novanta giorni. Le "corsie preferenziali" riservate ai procedimenti per i nuovi reati stradali beneficiano, peraltro, dell'ulteriore allungamento dei termini di prescrizione dei reati, stante l'inserimento dell'art. 589-bis Cp fra le previsioni per le quali il periodo di decorrenza si raddoppia (art. 157, comma 6 Cp).

⁵³ E. Reccia, *op. cit.*, 21 s.

⁵⁴ D. D'Auria, *Omicidio stradale cit.*, 441.

⁵⁵ Cfr. G. Amato, *Circolare n. 5/2016 cit.*, 6.

4.1. Passando alle modifiche apportate al codice della strada, vengono in considerazione innovazioni che, ora preoccupandosi di salvaguardare l'iter di accertamento di eventuali responsabilità, ora intervenendo in esito alla condanna per assicurarne gli effetti, sono accomunate dalla circostanza di orientarsi a neutralizzare la pericolosità del guidatore, interdicensi l'esercizio dell'attività di guida.

Fuoriescono solo in parte da questa logica le innovazioni recate all'art. 189, comma 8 C.Str., nell'ambito del quale (in correlazione con quanto ora disposto nell'art. 381 Cpp) si promette all'agente la sottrazione all'arresto in flagranza, pur «quando dall'incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose», ma egli «si fermi e, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria». La previsione – che pure viene oggi ad escludere l'autore di un sinistro colposo *mortale*⁵⁶ – stimola l'interessato a collaborare alle operazioni di soccorso e di accertamento dei rilievi nell'immediatezza del fatto, vanificando così le ragioni per un intervento “precautelare” urgente. La stessa si coniuga con l'art. 189, comma 8-bis C.Str., che consente al conducente, che si metta a disposizione degli organi di p.g. entro le 24 ore successive all'incidente da cui derivi un danno alle persone e senza che si sia immediatamente fermato sul luogo del sinistro, di sfuggire all'arresto in flagranza.

Seguono la linea profilata le altre innovazioni apportate, a partire da quelle che investono l'art. 223 C.Str. e consentono all'agente accertatore della violazione stradale di ritirare immediatamente la patente di guida al conducente che dia adito ad «ipotesi di reato» fra le quali quelle degli artt. 589-bis e 590-bis Cp, affinché il Prefetto disponga la sospensione provvisoria del titolo abilitativo. Per queste fattispecie si stabilisce che, qualora «sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità», la sospensione sia disposta dal Prefetto fino a cinque anni, anziché fino a tre⁵⁷. E in caso di intervenuta sentenza di condanna di primo grado (non definitiva) la sospensione può essere prorogata fino a un massimo di dieci anni.

Agli effetti della condanna definitiva guarda invece l'art. 222 C.Str. Ivi si stabilisce che alla condanna (o alla pronuncia di patteggiamento) per i reati di cui agli artt. 589-bis e 590-bis Cp segue la revoca della patente di guida, quantunque sia stata concessa la sospensione condizionale della pena. In caso di condanna per omicidio stradale aggravato (art. 589-bis, commi 2-5 Cp), poi, il condannato non può conseguire nuovamente la patente per un periodo, che da un minimo di dieci anni, può arrivare sino a trent'anni in costanza di condizioni che attestano la maggiore pericolosità del reo. Quando invece sia intervenuta condanna per omicidio stradale non aggravato (art. 589-bis, comma 1, Cp) o per lesioni personali stradali, la patente non può essere

⁵⁶ V. A. Massaro, *op. cit.*, 22, anche per alcuni dubbi circa la riferibilità della norma al delitto dell'art. 590-bis Cp.

⁵⁷ L'assetto delle norme in materia non brilla per coerenza. Sembra che la più severa disciplina della sospensione prolungata non operi per la meno grave fattispecie di omicidio stradale dell'art. 589-bis, comma 1, Cp, mentre operi per l'intera gamma delle ipotesi di lesioni personali stradali (art. 590-bis Cp), dando luogo ad un assetto paradossale e irragionevole: v. E. Squillaci, *op. cit.*, 29.

nuovamente conseguita per almeno cinque anni, prorogabili fino a dodici anni in condizioni di particolare pericolosità del reo.

ILP