

**IL DELITTO DI OMICIDIO E LESIONI PERSONALI  
STRADALI: DALLA RIFORMA ALLE  
PROBLEMATICHE APPLICATIVE  
(\* )**

*Elena Fabbri*

INTRODUZIONE AL DELITTO DI OMICIDIO STRADALE: FRA SPINTE MOTIVAZIONALI E RAGIONI POLITICHE.

Dopo che per un lunghissimo tempo si era discusso su tutte le cronache dell'impietoso fenomeno delle lunghe scie di sangue sulle strade che ogni anno cagiona migliaia di morti causati dagli incidenti stradali, la "mediatizzazione" di alcuni episodi di una rilevante gravità ha determinato in conclusione ad un sofferto iter parlamentare, la spinta necessaria al legislatore per l'introduzione della legge 23 marzo 2016, n. 41, con cui è stato dato ingresso nel codice penale ai nuovi reati di omicidio e lesioni stradali gravi e gravissime previsti rispettivamente dagli artt. 589-Bis e 590 bis c.p..

Le motivazioni di fondo essenzialmente erano due: da un lato vi erano le sollecitazioni provenienti dall'Unione Europea che, sulla base delle statistiche da primato - non certo positive - che collocano l'Italia ai primi posti per numero di incidenti e di morti

sulle strade, da tempo premeva sulla necessità di adottare nuove misure e interventi volti a contrastare tali fenomeni; dall'altro lato, si lamentava l'inefficacia della previgente disciplina in materia che a causa del livello di pene stabilite per i delitti colposi e di una serie di istituti, consentivano di fruire di un trattamento ritenuto inadeguato rispetto alla gravità delle conseguenze patite dalle vittime degli incidenti derivanti dalla circolazione stradale.

Occorre tenere presente, tuttavia, che per controbilanciare tale situazione, negli anni precedenti all'introduzione della citata legge, l'orientamento della giurisprudenza, soprattutto quello di legittimità, è stato incline ad attrarre nell'ambito della responsabilità dolosa le forme più gravi di incidenti stradali commessi con gravi o gravissime violazioni di regole cautelari<sup>1</sup>.

---

(\*) Il presente contributo è stato oggetto di positiva valutazione da parte del Comitato Scientifico.

<sup>1</sup> Si veda BARTOLI-CALDARARO-MARTINI-PICCIOLI-PISA, *Dolo e colpa negli incidenti stradali*, in Dir. Pen.

Invero, se fino al 2010 la giurisprudenza di legittimità era incline a ricomprendere le condotte sopra descritte nell'ambito dei delitti colposi contro la persona, aggravati dalla previsione dell'evento<sup>2</sup>, l'anno successivo a seguito di un lungo e travagliato iter, con un *renvirement* interpretativo la Suprema Corte giungeva ad affermare il principio di diritto secondo cui l'agente sarebbe chiamato a rispondere del reato a titolo di dolo eventuale quando nell'ipotesi in cui chi agisce si rappresenta come seriamente possibile (ma non come certa) l'esistenza di presupposti della condotta ovvero il verificarsi dell'evento come conseguenza dell'azione e, pur di non rinunciare all'azione ed ai vantaggi che se ne ripromette, accetta il fatto che possa verificarsi, decidendo di agire "costi quel che costi", mettendo in preventivo la realizzazione del fatto<sup>3</sup>.

Lo spunto di tale interpretazione è stato offerto alla Cassazione a seguito di un ennesimo gravissimo episodio di sangue sulle strade. Il caso riguardava un soggetto che, dopo aver rubato un

furgone si dava alla fuga inseguito dalla Polizia lungo le affollate strade della capitale ad una velocità di oltre 100 km/h, quando nell'attraversare l'ennesimo incrocio con semaforo disposto al rosso e senza rallentare, il furgone piombava improvvisamente contro un'altra auto, cagionando un morto e due feriti gravi.

A tale episodio seguirono altre e numerose pronunce che si collocavano sulla stessa scia dell'orientamento tracciato dalla giurisprudenza di legittimità, la quale continuava a ribadire ed affermare la penale responsabilità dell'imputato a titolo di dolo eventuale in ordine al reato di lesioni personali nel caso in cui le lesioni siano diretta conseguenza di una condotta di guida spericolata volta a sottrarsi all'arresto delle forze di polizia a seguito di una rapina.<sup>4</sup>

Seguendo il solco dell'interpretazione tracciata dalla giurisprudenza, nel corso degli anni seguenti si susseguirono tutta una serie di iniziative legislative tendenti a sussumere le fattispecie più gravi di incidenti stradali, caratterizzate da condotte di guida imprudente e spericolata, nell'alveo della responsabilità a titolo di dolo eventuale anziché in quello della colpa aggravata dalla previsione.

Questo era dunque lo scenario che si presentava ante riforma fino al 2016. Tali considerazioni nascevano, dunque, come sorta di reazione ad un sentimento sempre più crescente e diffuso di risposta sanzionatoria e repressiva riguardo agli incidenti stradali con vittime provocati da

---

Proc. Gli speciali, 2011; P. Pisa, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, ivi, 2016, 145 s.; G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali*, in <http://www.penalecontemporaneo.it/d/4852-dei-nuovi-delitti-di-omicidio-e-lesioni-stradali>, p. 5.

<sup>2</sup> Sul tema dei delitti contro la vita, con particolare riferimento all'ambito della circolazione stradale, v., L.M.MASERA, *Delitti contro la vita*, in *Reati contro la persona e contro il patrimonio*, a cura di VIGANÒ F., PIERGALLINI C., Torino, 2011, 61 ss., nonché GATTA G.L., Art. 589, XXIII, XXV, in *Codice penale commentato*, a cura di DOLCINI E., MARINUCCI G., Milano, 2011, 5511 ss.; ID., Art. 590, IV, VI-IX, in *Codice penale commentato*, 5533 ss.; VOLPE G.P., Art. 589, II-X, XXII, XXIV, in *Codice penale commentato*, cit., 5415 ss.; ID., Art. 590, III, V, in *Codice penale commentato*, cit., 5532 ss. 3

<sup>3</sup> Cass. Pen., sez. V, 27 settembre 2012, n. 42973.

---

<sup>4</sup> Cass. Pen. Sez. II, 30 settembre 2014, n. 43348, in Riv. Pen. 2014, 1121.

condotte di guida sconsiderate. Ed è proprio in tale contesto che si colloca la recentissima modifica del codice penale apportata con legge n. 41/2016, che introduce le nuove fattispecie penali incriminatrici di omicidio e lesioni personali stradali.

L'esegesi puntuale delle nuove norme non costituisce l'oggetto e la finalità principale del presente contributo; in questa sede si intende piuttosto proporre una riflessione complessiva.

LA NUOVA DISCIPLINA CONTENUTA NELLA LEGGE N. 41/2016.

Dopo la quinta lettura al Senato, il 2 marzo 2016 è stato approvato il Ddl 859-1357-1378-1484-1553-D

*“introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274”* con legge n. 41 del 23 marzo 2016.

Tale fattispecie prevede nella sua forma base la sanzione della reclusione da due a sette anni per chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. Come emerge chiaramente dal testo, la scelta effettuata dal legislatore si discosta molto dai progetti originari per i quali tale riforma era stata voluta. Infatti, l'art. 589 bis, contrariamente a quanto era previsto inizialmente, prevede espressamente la punibilità a titolo di *colpa* anziché quella di dolo eventuale. Tale assunto trova un'ulteriore conferma nei successivi commi, in cui si prevede espressamente una serie di ipotesi aggravate

caratterizzate dalla particolare gravità delle norme cautelari violate.

L'introduzione di tali norme in realtà aveva destato sin dalla sua introduzione notevoli perplessità, posto che non risolveva definitivamente la questione dell'elemento soggettivo: non chiariva, infatti, il problema della qualificazione della condotta di omicidio (o lesioni) se di natura colposa o dolosa<sup>5</sup>. Anzi, per come era formulata, si era addirittura ipotizzato che potesse prefigurare addirittura un *“tertium genus”* di responsabilità, fra il dolo e la colpa.

Con tali fattispecie, infatti, pare che il legislatore abbia voluto prevedere un considerevole inasprimento del trattamento sanzionatorio, arrivando a prevedere fino a 18 anni nel caso di morte di più persone, senza con ciò qualificare espressamente tali condotte come connotate da dolo eventuale.

Vi è da osservare, infatti, che tale eccessivo trattamento sanzionatorio legittimerebbe il sospetto che si tratti di un reato d'evento *“non colposo”*. Facendo una riflessione sistematica e prendendo come riferimento gli artt. 589 c.p. (omicidio colposo) e 590 c.p. (lesioni personali colpose), in presenza dello stesso evento nonché dello stesso elemento soggettivo, difficilmente si può giustificare in maniera ragionevole una così marcata differenza tra i livelli sanzionatori.

Appare dunque molto forte il sospetto che il legislatore si sia prefigurato fatti

---

<sup>5</sup> Sul punto si veda a tal proposito molto interessante il commento di 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, p. 1978B. Vedi anche P. PISA, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, in *Dir. pen. proc.*, 2016, fasc. 2, pp. 145 e ss.

commessi in presenza di un elemento soggettivo *intermedio* tra dolo e colpa, unica interpretazione in grado di fornire una spiegazione a tale cospicuo incremento sanzionatorio.<sup>6</sup>

A ben vedere, tale impostazione non si discosta molto dagli ordinamenti giuridici stranieri non molto distanti dal nostro: la c.d. “*Recklessness*” di derivazione anglosassone o la “*mise en danger*” introdotta in Francia ovvero di quello spagnolo del *consciente desprecio por la vida de los damas*.<sup>7</sup>

La nuova fattispecie dell'omicidio stradale prevede, inoltre, una serie articolata di circostanze aggravanti per le ipotesi in cui il conducente si ponga alla guida sotto l'effetto di alcool o in stato di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, con una pena che va dai cinque a dieci anni nel

caso in cui il conducente venga sorpreso con un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro e da otto a dodici anni quando il tasso superi 1,5 grammi per litro o vi sia assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope. La stessa pena è prevista anche nei confronti di chi esercita professionalmente attività di trasporto di persone e si pone alla guida in stato di ebbrezza alcolica con tasso compreso tra 0,8 e 1,5 grammi per litro.

Sono previste poi ulteriori circostanze aggravanti con pene previste da cinque a dieci anni, quando la velocità di guida all'interno di un centro urbano risulta pari o superiore al doppio di quella consentita o 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, ovvero condotte connotate da particolare pericolosità (*comma 5*: nel fatto di attraversare un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero di chi circoli contromano cagioni per colpa la morte di una persona oppure nel fatto di eseguire una manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi ecc.).

È prevista anche una specifica aggravante nel caso in cui il conducente, responsabile di un omicidio stradale colposo, si sia dato alla fuga con un aumento di pena da un terzo a due terzi e la pena non potrà comunque essere inferiore a 5 anni.<sup>8</sup>

Un ulteriore aggravamento di pena inoltre è previsto quando il fatto è

---

<sup>6</sup> Sul punto G. 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., E. SQUILLACI, *Ombre e (poche)luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, che ravvisa nelle nuove fattispecie un criterio di imputazione a mezza via tra il dolo e la colpa, modellato attorno al concetto di “sconsideratezza”. (con specifico riferimento al settore casistico in esame e in una prospettiva *de iure condendo*, F. 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.)

<sup>7</sup> Sul punto vedi più diffusamente G. PAVICH, *La colpa penale*, Giuffrè, 2013, p. 129. Per ampi riferimenti, anche in prospettiva di diritto comparato, cfr. F. CURI, *Tertium datur. Dal common law al civil law per una scomposizione tripartita dell'elemento soggettivo del reato*, Milano, 2003, p. 47 ss., p. 111 ss., p. 161 ss. Sul requisito della “sconsideratezza” quale possibile forma di imputazione soggettiva, intermedia tra dolo e colpa, della responsabilità “da rischio”, EAD. p. 201 ss., nonché, con specifico riferimento al settore della circolazione stradale, p. 226 ss.

---

<sup>8</sup>Art. 589-ter c.p.

commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata ovvero sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria. È stata infine prevista una speciale ipotesi di circostanza attenuante con pena diminuita fino alla metà quando l'omicidio stradale, pur cagionato da condotte imprudenti, sia conseguenza anche di una condotta colposa della vittima (v. *comma 7*).

È interessante evidenziare che il legislatore si è premurato di fissare – in deroga a quanto previsto dall'art. 69 c.p. - dei limiti al bilanciamento delle suddette circostanze. L'art. 590-quater stabilisce infatti il divieto di equivalenza o prevalenza delle attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114, sulle circostanze aggravanti di cui all'art. 589-bis, secondo, terzo, quarto, quinto e sesto comma e 589 -ter c.p.

Quanto al regime prescrizione, va sottolineato che la nuova norma ha comportato un raddoppio del termine per tutte le fattispecie di omicidio stradale di cui all'art. 589-bis c.p., con un inevitabile allungamento a dismisura del tempo necessario a prescrivere, che nell'ipotesi più gravi - ad es. nel caso in cui un soggetto responsabile di un omicidio stradale in cui si accerti un tasso alcolemico superiore a 1,5 gr/litro o abbia assunto sostanze stupefacenti o psicotrope - arriverebbe addirittura a 24 anni, cioè al di sopra del termine prescrizione previsto per l'omicidio doloso.

Analoga disciplina è prevista anche per le lesioni personali stradali di cui all'art. 590-bis c.p., il quale riproduce in maniera sostanzialmente speculare la

disciplina prevista per il reato di omicidio stradale. Parimenti è prevista all'art. 590-quater una deroga al potere di bilanciamento delle circostanze nonché del divieto di prevalenza delle attenuanti sulle contestate aggravanti, già visto in tema di omicidio stradale.

Relativamente ai profili processuali, si segnala che la nuova legge prevede l'arresto obbligatorio in flagranza nel caso di omicidio stradale commesso da chi guida in stato di ubriachezza grave<sup>9</sup> (sopra 1,5 gr/l) e sotto l'effetto di stupefacenti, mentre negli altri casi l'arresto è facoltativo.

Ulteriori novità si segnalano poi per quanto riguarda la citazione diretta a giudizio innanzi al tribunale in composizione monocratica e la sottrazione alla competenza del giudice di pace per la fattispecie delle lesioni personali. Il Pubblico Ministero, inoltre, potrà chiedere per una sola volta di prorogare le indagini preliminari.

#### TRA DOLO EVENTUALE E COLPA COSCIENTE: UN INSANABILE CONTRASTO. PROBLEMATICHE APPLICATIVE DELLA NUOVA LEGGE.

Tra gli aspetti positivi di questa riforma per ora basti dire che, indubbiamente, ad essa va riconosciuto il merito di aver posto fine alla *querelle* relativa all'inquadramento dell'elemento psicologico del soggetto che cagioni un incidente stradale a causa di gravi violazioni del Codice della Strada.

La formulazione della norma prevede infatti una connotazione esclusivamente colposa dei nuovi reati, come emerge pacificamente dal dato

---

<sup>9</sup> Art. 589-bis, co. 2 e 3 c.p.

testuale di cui all'art. 589 bis che punisce *“chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale”*.

Tale fatto comporta come conseguenza la esclusione dal dettato normativo in esame, di tutte quelle ipotesi di reato caratterizzate dal dolo. Ciò vale senza dubbio, anche in tutte quelle ipotesi aggravate, con riguardo soprattutto a quelle condotte di guida poste in essere con spericolatezza e sconsideratezza che la nuova disposizione prevede espressamente come circostanze aggravanti ad effetto speciale e non bilanciabili.

Delicate questioni potrebbero però porsi in relazioni a quei casi che in passato la Suprema Corte aveva espressamente qualificato come caratterizzati da dolo eventuale e che la giurisprudenza potrebbe ancora oggi qualificare come tali anche alla luce dei parametri delineati con la recente pronuncia sul caso “Thyssenkrupp”. Occorre quindi prendere atto del fatto che non basta accertare che l'incidente stradale è stato cagionato da una persona che si trovava in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, ma risulta necessario ricostruire l'effettivo atteggiamento interiore del conducente. Sia che si voglia ricostruire il dolo eventuale al momento in cui il soggetto si è ubriacato (il soggetto ha assunto sostanze alcoliche nonostante la previsione della realizzazione di un evento lesivo ed accettandone il rischio), sia che – in modo più conforme ai principi costituzionali – si ricostruisca il dolo al momento della

realizzazione del fatto, non si può comunque prescindere da un concreto accertamento dell'elemento psicologico.

Insomma, il dolo eventuale andrebbe pur sempre verificato in concreto alla luce dei criteri indicati finora dalla giurisprudenza. E sotto questo aspetto occorre tener presente che la sentenza n. 38343/2014<sup>10</sup>, con la quale le Sezioni Unite si sono pronunciate nel caso Thyssenkrupp, sia destinata a segnare profondamente, negli anni a venire, l'analisi del dolo eventuale.<sup>11</sup> In particolare, sottolinea la Cassazione, *“Le più volte ripetute sottolineature delle differenze tra dolo eventuale e colpa cosciente consentono di rimarcare ulteriormente la fallacia dell'opinione che identifica il dolo eventuale con l'accettazione del rischio. L'espressione è tra le più abusate, ambigue, non chiare, dell'armamentario concettuale e lessicale nella materia in esame. La si vede utilizzata in giurisprudenza in forma retorica, quale espressione di maniera, per coprire le soluzioni più diverse. (...) Trovarsi in una situazione di rischio, avere consapevolezza di tale contingenza e pur tuttavia regolarsi in modo malaccorto, trascurato, irrazionale, senza cautelare il pericolo, è tipico della colpa. (...)”*. Ciò che si richiede al giudice è, quindi, verificare *“Se l'agente si sia lucidamente raffigurata la realistica prospettiva della possibile verifica dell'evento*

<sup>10</sup> Sez. Un. Cass. Pen. 18 settembre 2014 n. 38343

<sup>11</sup> Così si esprimeva E. AMATI, *L'omicidio stradale tra istanze repressive e principi costituzionali in materia penale*, relazione al convegno “Il nuovo reato di omicidio stradale. Fra enfasi mediatica e problematiche giuridiche” 6 marzo 2015.

*concreto costituente effetto collaterale della sua condotta, si sia per così dire confrontato con esso e infine, dopo avere tutto soppesato, dopo aver considerato il fine perseguito e l'eventuale prezzo da pagare, si sia consapevolmente determinato ad agire comunque, ad accettare l'eventualità della causazione dell'offesa".*<sup>12</sup>

Posto che anche la nuova fattispecie di omicidio stradale deve richiedere il concreto accertamento del dolo al momento del fatto, alla luce dei rigidi criteri di accertamento posti dalle Sezioni Unite, occorre allora chiedersi quale possa esser l'utilità di tale norma e, soprattutto, verificare se questa possa risultare concretamente applicabile. In altri termini, permane ancora l'interrogativo se vi siano delle ipotesi di omicidio stradale di una certa gravità che non siano espressamente riconducibili alle condotte tipizzate dall'art. 589-bis c.p. e caratterizzate da un coefficiente psicologico inquadrabile nel dolo eventuale.

L'esempio più immediato che si potrebbe fare al caso prospettato poc'anzi, sui cui si è espressa nel 2011 la Suprema Corte, vicenda relativa al furgone rubato che si era dato alla fuga lungo le strade di Roma ad una velocità di oltre 100km/h cagionando la morte di una persona ed il ferimento di altre due.

Nel caso di specie, la Corte qualificò tale condotta connotata dal coefficiente psicologico del dolo sulla base delle

numerose e gravi violazioni del codice stradale.<sup>13</sup>

In tali ipotesi, infatti, non si può escludere a priori la sussistenza del dolo eventuale, neppure dopo la formulazione della nuova norma, anche se la ratio voluta dal legislatore è di ricondurre tutti i casi di omicidio stradale, anche i più gravi, alla fattispecie colposa disciplinata oggi dall'art. 589 bis c.p.

Un'altra problematica espressa dalla dottrina relativa alla formulazione della norma in esame ha ad oggetto il fatto che l'art. 589 bis conterrebbe solamente un riferimento alla *colpa specifica* ma nulla dispone in riferimento alla *colpa generica*. (“*con violazione delle norme sulla disciplina*”).

Si suppone che la mancata menzione nella norma della colpa generica sarebbe riconducibile ad una svista del Legislatore perché, se nel reato *de quo* non fosse ricompresa anche la colpa generica si potrebbe contestare, in sede di accertamento del reato, insieme al reato specifico di omicidio stradale (colpa specifica), anche, in concorso formale ex art. 81 c. 1 c.p., il reato di cui all'articolo 589 c. 1 c.p., (colpa generica) con effetti pregiudizievoli, eccessivi, dal punto di vista sanzionatorio.

Altri autori ritengono invece che in queste ipotesi (concorso del reato di omicidio stradale con quello di omicidio colposo con colpa generica)

---

<sup>12</sup> Sez. Un., sentenza Thyssenkrupp, 24 aprile – 18 settembre

---

<sup>13</sup> Tra gli altri esempi si veda per un caso in cui il conducente in stato di ebbrezza aveva viaggiato contromano in autostrada, Sez. I, n. 18220 del 11 marzo 2015, in cui la Suprema Corte ha ravvisato il dolo eventuale nella condotta dell'agente. Si veda anche Sez. I, n. 8561 dell'11 febbraio 2015 – dep. 26 febbraio 2015, De Luca, ivi, n. 262881)

troverebbe applicazione il fenomeno del concorso apparente di norme, disciplinato dall'articolo 15 c.p., cioè applicando in tali casi, comunque una sola norma delle due (quella speciale, oltretutto la sola normativa relativa all'omicidio stradale).<sup>14</sup>

Allo stato attuale, quindi, si può affermare che l'unico criterio di imputazione soggettiva per l'attribuzione della responsabilità penale resta quello della *colpa specifica* i cui gli elementi essenziali sono da ravvisare a) nella mancanza di volontà di tutti o di alcuni degli elementi del fatto tipico, e, in ogni caso, dell'evento offensivo; b) nella realizzazione di una condotta contraria a regole cautelari derivanti da fonti normative (leggi, regolamenti e ordini); c) nella attribuibilità e rimproverabilità della condotta contraria a regole cautelari.

A differenza del reato doloso che implica la coscienza e volontà del fatto, ai fini dell'integrazione del reato colposo è necessario, per la colpa generica, la prevedibilità, l'evitabilità e la rimproverabilità dell'evento da parte dell'*homo eiusdem professionis et conditionis*.

Per l'accertamento della colpa specifica, invece, è sufficiente accertare l'inosservanza della regola cautelare scritta e la riconducibilità dell'evento cagionato al tipo di evento che tale regola intende prevenire.

A tale proposito però, occorre anche evidenziare una serie di problematiche

che potrebbero emergere anche in riferimento all'accertamento del nesso causale a seguito dell'introduzione della nuova fattispecie.

Come noto, infatti, nei reati punibili a titolo di colpa dal punto di vista del nesso causale, non è sufficiente che il comportamento antidoveroso abbia causato l'evento offensivo ma è altresì necessario che tale risultato sia la concretizzazione del rischio che la norma cautelare violata intendeva prevenire. Non sarebbe sufficiente, pertanto, che il soggetto si sia semplicemente limitato a violare una regola di diligenza, occorrendo altresì che la violazione abbia ad oggetto quella norma posta proprio allo scopo di evitare l'evento che si è in concreto verificato. Ove qualora, l'evento lesivo si sarebbe potuto verificare anche ove fosse stata tenuta una condotta conforme alle regole cautelari, l'accertamento del nesso causale potrebbe risultare gravoso con il rischio di ricorrere ad una inaccettabile "presunzione" di colpa.

Per citare un esempio, se il conducente non ha indossato la cintura di sicurezza (art. 172 c.d.s), per ciò solo non potrà essere chiamato a rispondere di un eventuale sinistro che abbia cagionato per effetto della conduzione del veicolo, in assenza ovviamente di altre violazioni di norme cautelari che abbiano proprio la funzione di scongiurare la causazione di sinistri.

Il reato è quindi integrato quando l'evento (morte di una persona o lesioni gravi o gravissime) sia una conseguenza della violazione di una norma del codice della strada o di altra

---

<sup>14</sup> Così testualmente R. AGOZZINO, "Omicidio Stradale" in <http://www.altalex.com/documents/altalexpedia/2016/03/22/omicidio-stradale>.

disposizione inerente alla circolazione stradale.

È necessario, pertanto, dopo l'introduzione del nuovo delitto di omicidio stradale, che l'accertamento giudiziale in ordine alla c.d. "concretizzazione del rischio" venga attuato con un rigore ancor più marcato di quello che veniva richiesto in passato, uniformandosi al criterio interpretativo della Suprema Corte in base al quale *"in materia di omicidio colposo da incidente stradale, l'accertata violazione, da parte di uno dei conducenti dei veicoli coinvolti, di una specifica norma di legge dettata per la disciplina della circolazione stradale non può di per sé far presumere l'esistenza del nesso causale tra il suo comportamento e l'evento dannoso, che occorre sempre provare e che si deve escludere quando sia dimostrato che l'incidente si sarebbe ugualmente verificato anche qualora la condotta antigiuridica non fosse stata posta in essere"*.<sup>15</sup>

È evidente, in definitiva, che ogni valutazione in sede di accertamento giudiziale della responsabilità penale del conducente che si discosti da tale interpretazione, rischierebbe di confliggere con il principio di colpevolezza, che a seguito della riforma del 2016 e del sensibile aumento del trattamento sanzionatorio risulterebbe del tutto inaccettabile.<sup>16</sup>

Altra interessante questione sembra prospettarsi con riferimento agli artt. 589-ter e 590-ter i quali prevedono ulteriori aggravanti ad effetto speciale

nel caso in cui il conducente si sia dato alla fuga; in tali casi la pena è aumentata da un terzo a due terzi e non può comunque essere inferiore a cinque anni in caso di omicidio e tre anni in caso di lesioni.

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<sup>17</sup>. Si fa riferimento, ovviamente, ai reati di fuga e omissione di soccorso previsti dall'art. 189, comma sesto e comma settimo, che come noto riguarda l'ipotesi di chi, a seguito di un sinistro che abbia cagionato anche dei feriti, non ottemperi all'obbligo di fermarsi per prestare assistenza. Ci si chiede in presenza di tali ipotesi, se sia ravvisabile il concorso di reati o se si versi in una ipotesi di concorso apparente di norme.

La giurisprudenza fornisce un'interpretazione favorevole ad attrarre nell'ambito del concorso di reati la responsabilità del conducente che si sia dato alla fuga, ritenendo che le due fattispecie siano in realtà poste a tutela di interessi giuridici distinti, considerato 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

<sup>15</sup> Cass. Pen., Sez., IV, 18 settembre 2008, n. 40802.

<sup>16</sup> D'AURIA, "Omicidio stradale prime osservazioni", in Dir. pen. e proc., n. 4/2016, pp. 436 e ss.

<sup>17</sup> A. MASSARO, Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato", in *dirittopenalecontemporaneo.it*, p. 21. [http://www.penalecontemporaneo.it/upload/146243866OMASSARO\\_2016a.pdf](http://www.penalecontemporaneo.it/upload/146243866OMASSARO_2016a.pdf)

garantire il necessario soccorso alle persone rimaste ferite a seguito dell'incidente.

Anche a voler ritenere la nuova disposizione speciale rispetto a quelle contenute nel codice della strada, 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 possibilità di applicare il reato di cui all'art. 189, settimo comma C.d.s., magari congiuntamente alla nuova aggravante della fuga.<sup>18</sup>

Va sottolineato che anche in precedenti pronunce giurisprudenziali, la Suprema Corte si era espressa affermando la configurabilità del concorso di reati<sup>19</sup>, stante la diversità degli interessi giuridici posti alla base delle due differenti fattispecie incriminatrici.

Quale che sia l'orientamento preponderante, va comunque evidenziato che il legislatore non è di certo riuscito nell'intento di incentivare il rispetto dell'obbligo di soccorso, se questa era la finalità proposta con la legge di riforma. 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..

Anche sotto tale aspetto, pertanto, la nuova formulazione della norma pare non cogliere quell'ottica preventiva cui la legge n. 41 del 2016 è dichiaratamente ispirata.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE. ERA DAVVERO NECESSARIA UNA RIFORMA?

Tale riforma rappresenta dal punto di vista del piano politico-criminale l'ennesimo tentativo compiuto dal Legislatore di fornire una risposta sanzionatoria adeguata alle incessanti pressioni della opinione sociale in un contesto caratterizzato da una "perenne emergenza"<sup>20</sup>.

Tale è il frutto di scelte che appaiono frettolose, dettate dalla incessante pressione del mondo mediatico, politico, e giudiziario che trasforma ogni questione in una drammatica situazione quotidiana pretendendo risposte immediate e monitorie.

Lo sconosciuto inasprimento del trattamento sanzionatorio rappresenta una delle conseguenze principali di tale riforma la cui esigenza era opinabile,

---

<sup>18</sup> Così, A. MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale "frammentario" a un diritto penale "frammentato"*, cit., pag. 21. 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>19</sup> V ad es. Cass. Sez. IV, sentenza n. 24612 del 10 aprile 2014, Izzo.

---

<sup>20</sup> Così S. MOCCIA, *La perenne emergenza. Tendenze autoritarie nel sistema penale*, II ed. Napoli, 2011, 268.

soprattutto se si tiene in considerazione che il nostro codice già prevedeva nella disciplina previgente per i casi di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, una pena detentiva fino a dieci anni di reclusione e nel caso di morte di più persone fino a quindici anni.

Se poi operiamo un confronto con le legislazioni degli altri paesi europei il divario con la disciplina attuale appare ancora più sproporzionato e stridente con i fondamentali principi di un sistema penale moderno.

Probabilmente il Legislatore, seguendo una diffusa credenza secondo la quale all'aumentare della pena ne consegue una riduzione dei reati presi di mira, unito alle comprensibili richieste provenienti da parte dei familiari delle vittime di incidenti stradali che esasperati chiedevano pene esemplari per i responsabili, ha ritenuto l'inasprimento del trattamento sanzionatorio un valido deterrente nella lotta all'incessante fenomeno degli incidenti stradali.

Il testo suscita ulteriori perplessità riguardo anche ai livelli edittali particolarmente elevati già nel minimo, sia nell'art. 589-bis sia nell'art. 590-bis; livelli che, tra l'altro, non consentono sempre di commisurare la pena alla reale gravità del fatto ovvero al grado di colpevolezza, rischiando anche, per certi versi, di travalicare gli ineludibili limiti insiti nel rispetto dei principi di legalità, colpevolezza e uguaglianza.<sup>21</sup>

---

<sup>21</sup> A tal proposito si vedano le osservazioni critiche proposte da Squillaci, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, cit., 19

Tale scelta appare ancor più irrazionale se si considera che tale novella si contrappone a quelle scelte espresse sempre dallo stesso Legislatore del 2016 volte a deflazionare il processo sfociate con l'introduzione dell'art. 131-bis c.p. e dell'istituto della messa alla prova ex. art. 168-bis c.p. La disciplina dell'omicidio stradale impedisce di fatto l'accesso alla sospensione condizionale e alle misure alternative, privilegiando la pena detentiva come strumento di prevenzione e dissuasione.

Ci si chiede, inoltre, se il ricorso alla pena detentiva, dal punto di vista della prevenzione speciale, sia realmente adeguata alle finalità rieducative per tutti quei delitti connotati da condotte colpose e se - sotto il profilo general-preventivo - il mero inasprimento del trattamento sanzionatorio possieda una reale efficacia dissuasiva.

Si tratta, invece, di una scelta assai poco lungimirante, poiché sarebbe stato auspicabile approntare una risposta sanzionatoria diversificata ma parimenti efficace, mediante l'uso di pene alternative come il lavoro di pubblica utilità o di sanzioni interdittive, prescrittive, riparative, ablativo, ingiunzionali ampiamente tematizzate in dottrina ed attuate in molti altri Paesi<sup>22</sup>

Con buona pace del principio di legalità non resta, dunque, che attendere un intervento della giurisprudenza in ordine alle nuove fattispecie, per comprendere se

---

<sup>22</sup> Vedi per una disamina più approfondita A. ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, cit., 17 e ss.

l'interpretazione giudiziale sarà in grado di dare una lettura della norma sull'omicidio stradale in armonia con i principi di colpevolezza e proporzionalità della pena, precisando i confini delle condotte punibili al cospetto dei diritti e delle libertà fondamentali che potrebbero risultare compressi o sacrificati dall'eccessivo rigore della sanzione penale, in quell'ottica – non dimentichiamoci mai - della finalità rieducativa cui dovrebbe essere ispirato il fine ultimo della sanzione penale.