

CAPITOLO 1

LEGGE 23 MARZO 2016 N.41:

Sommario: 1. I lavoratori parlamentari che hanno portato all'approvazione della legge 23 marzo 2016 n.41; - 2. Ratio della riforma sull'omicidio stradale; - 3. Il dibattito dottrinale tra colpa cosciente e dolo eventuale.

1. I lavori parlamentari che hanno portato all'approvazione della legge 23 marzo 2016 n.41

Nel 2012 le associazioni¹ Lorenzo Guarnieri, Gabriele Borgogni l'ASPAS e il comune di Firenze hanno raccolto 66000 firme per avviare il percorso per la proposta di legge del delitto di omicidio stradale e di lesioni personali stradali.

Queste associazioni si sono fatte portavoce del disagio dei familiari che hanno perso i loro cari in seguito ad incidenti stradali.

Lo scopo della raccolta di firme per la suddetta proposta di legge era quella di introdurre nel nostro ordinamento una nuova figura di reato che reprimesse in modo più rigoroso gli autori di incidenti stradali sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o alcoliche.

Il progetto ha anche come scopo quello di reprimere il fenomeno della pirateria stradale cioè di tutti coloro che dopo aver cagionato

¹A.Conz, L.Levita., *Il nuovo reato di omicidio stradale*, Roma, 2016, p.1-5

un evento dannoso nella circolazione stradale (morte o lesioni) fuggono senza prestare soccorso alla vittima.

Questa proposta di legge ha inteso anche tutelare alcuni diritti costituzionalmente garantiti come diritti inviolabili dell' uomo: la vita e la salute.

La proposta di legge, dopo un lungo e tormentato iter parlamentare cioè dopo circa quattro anni di passaggi tra la Camera dei Deputati ed il Senato della Repubblica, il 9 marzo 2016 viene sottoscritta dal Presidente del Consiglio dei Ministri; il 24 marzo viene firmata dal Presidente della Repubblica e lo stesso giorno viene pubblicata nella Gazzetta ufficiale, Serie Generale n.70 che prescrive l'entrata in vigore dal giorno successivo cioè dal 25 marzo 2016.

Il testo definitivo si compone di un solo articolo suddiviso in 3 capi. Nei vari paesi europei come la Germania, Francia, Belgio, Danimarca, Spagna non vi è una autonoma disciplina di omicidio stradale, il quale è considerato un ipotesi ordinaria di omicidio colposo; al contrario, negli Stati Uniti d'America è previsto l'omicidio colposo veicolare, il quale viene represso in misura molto grave.

Con questa riforma il nostro paese, sembra dunque discostarsi dalla scena operata nella maggior parte degli altri paesi dell'Unione europea.

2. La ratio della riforma sull'omicidio stradale

Carmignani giurista e criminalista illustre definiva l'omicidio: l'uccisione di un uomo cagionata da un altro uomo con un

comportamento doloso o colposo senza alcuna causa di giustificazione.²

Il bene giuridico tutelato dalle varie fattispecie di omicidio contenute nel codice penale è la tutela della vita umana.

La corte costituzionale nella sua giurisprudenza ha precisato che il diritto alla vita rappresenta il primo dei diritti inviolabili dell'uomo previsti dall'art. 2 della Costituzione, questo perché il diritto alla vita è il presupposto per l'esercizio di tutti gli altri diritti e libertà fondamentali.

Il diritto alla vita anche se è considerato come il fondamento di tutti gli altri diritti della persona non vi è una norma che lo preveda espressamente: la nostra Costituzione elenca una serie di diritti della persona ma non il diritto alla vita.

Il diritto alla vita viene tutelato da norme di diritto internazionale: art 3 della Dichiarazione universale dei diritti dell'uomo (Ogni individuo ha diritto alla vita, alla libertà e alla sicurezza della propria persona); art 6 del Patto internazionale sui diritti civili e politici (il diritto alla vita è inerente alla persona umana). questi diritti devono essere protetti dalla legge); art 2 della C.E.D.U.(il diritto alla vita di ogni persona è protetto dalla legge).

Nel nostro codice penale i reati contro la persona sono contenuti nel titolo XII, del libro 2, capo I, ove sono formulate le fattispecie che hanno per oggetto la lesione o la messa in pericolo di beni primari dell'individuo: vita, integrità fisica, libertà e onore.

Nel codice penale sono previsti tre diversi ipotesi di omicidio che si differenziano per l'elemento soggettivo: doloso, colposo, preterintenzionale.

² A.Conz, L.Levita, *il nuovo reato di omicidio stradale*, cit.,p.5-7

L'omicidio volontario³ è previsto dall'art 575 c.p., l'omicidio preterintenzionale è previsto dall'art. 584 c.p. mentre l'omicidio colposo è previsto dall'art.589 c.p.

Queste figure di reato sono accomunate dal punto di vista oggettivo dal cagionare la morte di un uomo; il soggetto passivo e oggetto materiale del reato è la persona umana.

Le fattispecie di reato che abbiamo preso in considerazione si consumano al verificarsi dell'evento morte; tra l'evento morte e la condotta del soggetto agente deve sussistere un nesso di causalità indissolubile.

L'art. 575 punisce chiunque cagioni la morte di un uomo, l'elemento soggettivo che la norma richiede per questa fattispecie è il dolo generico cioè nella previsione e nella volontà di cagionare la morte di un uomo.

L'art. 578 punisce l'infanticidio cioè la madre che cagiona la morte del proprio neonato immediatamente dopo il parto e del feto durante il parto, in questo caso il reato è proprio cioè deve essere commesso dalla madre del nascituro.

L'art. 579 punisce chiunque cagiona la morte di un uomo con il suo consenso, in questo caso anche se vi è il consenso della persona offesa, si configura il reato di omicidio del consenziente perché il bene della vita è un bene indisponibile anche se vi è consenso espresso della persona offesa e non carpito con violenza da parte del soggetto attivo del reato.

L'art. 589 punisce chiunque cagiona la morte per colpa la morte di una persona; la pena è della reclusione da sei mesi a cinque anni, il secondo comma prevede una circostanza aggravante per le

³ A.Conz, L.Levita, *Il nuovo reato di omicidio stradale*, cit.,p.6-10

ipotesi in cui le norme violate siano quelle in materia di circolazione stradale oppure riguardino la normativa per la prevenzione degli infortuni sul lavoro.

Le ipotesi di omicidio colposo⁴in precedenza disciplinate dal 2 comma dell'art 589 con riguardo ai casi di violazione delle norme del codice della strada sono punite dal nuovo articolo 589 bis, cioè dal reato di omicidio stradale.

Prima dell'introduzione del reato di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gli articoli 589 e 590 c.p. non lasciavano impuniti gli autori di un reato che avessero violato le norme della circolazione stradale ma anzi prevedevano pene significative (reclusione da 6 mesi a 5 anni e reclusione fino a tre mesi o multa fino a 309 euro); queste pene nel tempo sono state anche aumentate con la legge 102/2006 con la previsione della reclusione da tre a dieci anni, nel 2008 è stato previsto un ulteriore incremento di pena per coloro che fossero trovati alla guida in stato di ebbrezza alcolica ai sensi del D.lgs. 285/1992.

Nonostante vi fosse una normativa che reprimesse in modo considerevole colui che si rendesse responsabile della morte di una persona attraverso la violazione delle norme sulla circolazione stradale è stata introdotta la nuova figura di reato dell'omicidio stradale, non come reale necessità di prevenzione di questi crimini stradali, ma solo in base a pressioni dell'opinione pubblica; quindi più che una necessità di riforma ciò rappresenta solo una sovrabbondante riproduzione di norme incriminatrici che già disciplinavano il fenomeno.

⁴ A.Conz, L.Levita, *Il nuovo reato di omicidio stradale*, cit.,p.11-12

Invece a giudizio dei sostenitori della nuova legge la legislazione finora vigente non era in grado di contrastare le morti sulla strada per cui era necessario introdurre una disciplina specifica per questo crimine.

Vi sono due visioni della dottrina penalistica sull'introduzione della nuova figura di reato di omicidio stradale: una parte della dottrina filo-normativa sostiene che l'omicidio commesso da chi guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti è stato svincolato definitivamente dall'omicidio colposo ed ipotizza una pena principale adeguata alla gravità del fatto commesso; mentre altra parte della dottrina sostiene che la riforma non può essere condivisa in quanto con l'innalzamento ulteriore dei limiti edittali delle pene non rispetta in alcun modo la finalità rieducativa della pena e pare animato solamente da scopi generalpreventivi.

Da una prima analisi del dettato normativo emergono sanzioni eccessive; tutto ciò è stato determinato dal fatto che i vari organi di informazione hanno sollevato il problema dell'omicidio stradale molte volte enfatizzando il problema in modo smisurato.

La legge⁵ di introduzione dei nuovi delitti di omicidio stradale e di lesioni personali stradali può essere considerata come una tipica legislazione populista basata solo su norme spot poco coordinate con il sistema delle sanzioni, volte a perseguire gli effetti simbolici del diritto penale.

Non si vuole certo negare l'esistenza del problema dei morti sulle strade e della pirateria nella circolazione stradale, ma tutto ciò non può essere governato in via esclusiva dallo strumento penalistico.

⁵ A.Conz, L.Levita, *Il nuovo reato di omicidio stradale, cit.*, p.13

3. Il dibattito dottrinale tra dolo eventuale e colpa cosciente

Nel corso degli anni⁶ vi è stato un dibattito giurisprudenziale e dottrinale in merito alla tematica dell'omicidio commesso in violazione delle norme del codice della strada il quale ha avuto ad oggetto una problematica di interesse del diritto penale ovvero l'individuazione della differenza tra colpa cosciente e dolo eventuale.

Nel nostro ordinamento l'omicidio è punito nell'art 575 c.p. (omicidio doloso) e nell'art 589 c.p. (omicidio colposo), ma non vi è una autonoma figura di reato che punisce l'omicidio con dolo eventuale.

Secondo la giurisprudenza maggioritaria per dolo eventuale si intende la condotta di chi prevedendo la probabilità in concreto di cagionare un evento agisce anche a costo di provocarlo quindi il soggetto agente accetta che si verifichi l'evento mentre la colpa cosciente si configura nell'azione di colui che pur rappresentandosi la possibilità di cagionare un evento sottovaluta tale eventualità oppure sopravvaluta la capacità di controllare l'azione.

Quindi ⁷non è agevole individuare questa sottile differenza tra questa due figure dottrinali del dolo e della colpa quindi di volta in volta è necessario prendere in considerazione le circostanze del caso concreto ad es:(condotta, circostanze di tempo e di spazio, ecc.).

Quindi per individuare la differenza tra dolo eventuale e colpa cosciente la dottrina e la giurisprudenza utilizzano quale elemento

⁶ A.Conz, L.Levita, *Il nuovo reato di omicidio stradale, cit.*, p.15

⁷ A.Conz, L.Levita, *Il nuovo reato di omicidio stradale, cit.*, p.16-17

di differenziazione il criterio di accettazione del rischio; quindi nel dolo eventuale il soggetto oltre a rappresentarsi l'evento accetta anche il rischio che tale evento possa verificarsi mentre nella colpa cosciente il soggetto pur rappresentandosi l'evento agisce nella convinzione che ciò non si verifichi (abilità personali o per altri fattori).

Vi sono stati alcuni casi giudiziari dove possiamo vedere come i giudici dei vari gradi di giudizio hanno qualificato il fatto come dolo eventuale o colpa cosciente.

Il primo caso è di un soggetto alla guida di un SUV sotto l'effetto di alcol, ma con buone capacità di governo del veicolo, dopo aver percorso l'autostrada A26 della riviera ligure ad Alessandria, si reimmette contromano nella stessa autostrada e la percorre per molti chilometri, in presenza di traffico significativo, ignorando segnali dei fari degli altri automobilisti che incontra, alla fine ha una collisione frontale con un'altra auto con la conseguente morte di quattro giovani.

Il fatto viene qualificato dal G.U.P. competente come omicidio con dolo eventuale e il soggetto viene condannato con rito abbreviato a 20 anni di reclusione, decisione confermata anche dalla Corte di Assise d'appello di Torino, sempre per omicidio con dolo eventuale.

La cassazione ha annullato con rinvio la sentenza di appello perché non si è in grado di capire se l'imputato abbia agito consapevolmente accettando il rischio, oppure abbia agito non accettando il rischio, in quanto il soggetto era sotto l'effetto di sostanze alcoliche le quali potevano aver agito sulla sua sfera volitiva.

Il secondo caso ⁸riguarda un'altra sentenza della Cassazione, la n.10411/2011: nel caso di specie un soggetto alla guida di un furgone pesante rubato, per sfuggire alla volante della polizia che lo inseguiva, ha oltrepassato ad alta velocità una serie di semafori in una zona centrale con molto traffico, ha travolto una macchina utilitaria, uccidendo una persona seduta sul sedile passeggero.

Il giudice di primo grado ha qualificato il fatto come omicidio volontario con dolo eventuale; il giudice di appello riqualifica il fatto come colposo, in quanto era necessario stabilire ex ante se l'agente avesse in concreto previsto quel determinato evento poi verificatosi. La Corte di Cassazione ha qualificato il fatto come omicidio con dolo eventuale perché i giudici di appello non avevano adeguatamente valutato la sussistenza della volizione, cioè quel discrimine tra colpa cosciente e dolo eventuale.

Prendendo in considerazione le due sentenze della Cassazione sulla differenza tra dolo eventuale e colpa cosciente non vi è unanimità di vedute, quindi era necessario introdurre nel nostro ordinamento delle nuove figure di reato cioè omicidio stradale e lesioni personali stradali al fine di evitare che il regime punitivo venga affidato alle interpretazioni della giurisprudenza.

⁸A.Conz, L.Levita, *Il nuovo reato di omicidio stradale, cit.*, p.18-19