

INTRODUZIONE

Il problema della sicurezza stradale e delle stragi che ogni giorno si compiono sulle nostre strade costituisce, in termini di costi umani e sociali, uno dei fenomeni più gravi e inquietanti della civiltà contemporanea.

Percepita con un'ingiustificata rassegnazione da parte della società civile, la delicata e allarmante situazione sopporta migliaia di morti ogni anno, come una sorta di ineludibile prezzo da pagare in cambio della modernizzazione e della diffusione dei trasporti su veicoli a motore.

Ponendo l'attenzione sui dati statistici prodotti dall'ISTAT è possibile notare come, a fronte dei rilevanti interventi normativi dal 2008 ad oggi, invero, il numero degli incidenti mortali sia sensibilmente diminuito.

Secondo un'indagine dell'ISTAT in Italia, nel 2008 sono avvenuti 200.000 incidenti con 8.000 morti e più di 20.000 persone hanno riportato un'invalidità grave e permanente; gli incidenti stradali verificatisi nel 2016 sarebbero 175.791, di cui 249.175 con lesioni alle persone e 3.283 morti; nel 2019 sono stati 172.183 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia, in lieve calo rispetto al 2018 (-0,2%), con 3.173 vittime (morti entro 30 giorni dall'evento) e 241.384 feriti (-0,6%)¹.

Se da un lato, i dati statistici rivelano un calo degli incidenti mortali, dall'altro, però, la drammaticità di tali eventi è sempre più avvertita nell'opinione pubblica grazie ai mass media che denunciano l'inefficienza delle pene comminate, chiedendo al legislatore di scongiurare l'eventualità che il reo possa rimanere in qualche modo impunito.

Ebbene, nonostante l'allarme sociale, il cittadino tende a percepire la condotta illecita come un evento sfortunato piuttosto che come un fatto di vera e propria

¹ Dati ISTAT incidentalità stradale 2019

criminalità colposa, dal momento che, essendo egli stesso utente della strada, tende a giustificare, o quantomeno accettare l'illegalità stradale e la responsabilità in incidenti spesso anche gravi, in un specie di identificazione con il reo, ritenendo di potersi potenzialmente trovare nella medesima situazione.

Per tali ragioni si è ritenuto inevitabile un intervento da parte del legislatore teso ad introdurre disposizioni *ad hoc* finalizzate al contrasto della criminalità stradale, su un quadro normativo che, sebbene avesse già previsto significativi provvedimenti per le violazioni delle norme sulla circolazione stradale, dava comunque prova della scarsa effettività nella risoluzione della questione.

La Legge 23 marzo 2016, n. 41, è stata pertanto il frutto delle varie pressioni provenienti dall'opinione pubblica, la quale auspicava un più energico contrasto della piaga degli incidenti stradali con esiti mortali, e dalle varie associazioni rappresentative dei familiari delle vittime della strada, già da tempo focalizzati sulla necessità di provvedere al problema.

Attraverso l'elaborato si intende analizzare le fattispecie di reato introdotte nel Codice Penale attraverso la Legge in esame, quali gli articoli 589 *bis*, 589 *ter*, 590 *bis*, 590 *ter* e 590 *quater*, aventi rispettivamente ad oggetto il reato di omicidio stradale, il reato di fuga del conducente in caso di omicidio stradale, il reato di lesioni personali stradali gravi o gravissime, il reato di fuga del conducente in caso di lesioni personali stradali e la disciplina del computo delle circostanze, attenuanti e aggravanti, in riferimento alle neo introdotte fattispecie criminose, con contestuali modifiche anche al Codice della Strada, ponendo inoltre particolare attenzione alle ipotesi di violazione delle norme sulla circolazione stradale per coloro che si pongono alla guida in stato di ebbrezza o sotto gli effetti di sostanze stupefacenti o psicotrope.

CAPITOLO I

IL REATO DI OMICIDIO STRADALE

SEZIONE I

L'ITER PARLAMENTARE

1. Premessa

Il 2 Marzo 2016, l'Assemblea di Palazzo Madama ha approvato, in via definitiva, il provvedimento recante "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" (DDL n. 859-1357-1484-1553-D)².

Entrata in vigore il 25 Marzo 2016, la legge n. 41 introduce nell'ordinamento una nuova fattispecie di reato: l'omicidio colposo stradale.

Il provvedimento inserisce all'interno del codice Rocco l'art. 589 *bis*, rubricato omicidio stradale, l'art. 590 *bis*, rubricato lesioni personali stradali gravi o gravissime, l'art. 590 *ter*, rubricato fuga del conducente in caso di lesioni personali ed infine gli articoli 590 *quater* in materia di computo delle circostanze e *quinquies* sulla definizione delle strade urbane ed extraurbane.

L'iter volto all'introduzione, nel corpo codicistico, di disposizioni ad hoc finalizzate al contrasto della criminalità colposa stradale si è ben presto rivelato

² *Omicidio stradale e lesioni personali stradali: il senato approva definitivamente*, in *Diritto Penale Contemporaneo*, 2016.

fitto di insidie, tanto da aver avuto bisogno dell'apposizione della fiducia e di ben cinque passaggi parlamentari³.

Il risultato di tale percorso si presenta alla dottrina ricco di incongruenze tecniche, sistematiche e politico-criminali, dovute principalmente alle forti pressioni mediatiche, provenienti da settori specifici dell'opinione pubblica, che la classe politica non ha fatto altro che assecondare⁴.

In tale contesto ha avuto notevole rilevanza il lavoro della giurisprudenza che, nei casi limitati in sede di legittimità, attraverso decisioni di merito, ha tentato di collocare la fattispecie di omicidio conseguente alla violazione delle norme sulla circolazione stradale nel reato di omicidio disciplinato dall'art. 575 c.p., attraverso il tramite estensivo del dolo eventuale: questo filone ha dunque evidenziato il carattere dell'omicidio stradale non più come colposo bensì doloso.

2. La riforma del 2008: le modifiche relative agli artt. 589 e 590 c.p.

Occorre innanzitutto fornire un'analisi della precedente disciplina normativa per mettere bene in evidenza quanto e cosa è cambiato e quanto delle posizioni consolidate in dottrina e soprattutto in giurisprudenza possa ritenersi tutt'oggi valido.

Prima della riforma del 2016, l'ipotesi di decesso avvenuto a causa della condotta di un conducente di un veicolo a motore veniva disciplinata dal Codice Penale italiano come reato di omicidio colposo, regolato dall'art. 589, il quale puniva per colpa chi determinava la morte di qualcuno, in altre parole inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione stradale, e se il fatto

³ ROIATI A., *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, 2016.

⁴ MANTOVANI M., *In tema di omicidio stradale*, in *Diritto Penale Contemporaneo*, 2/2015.

fosse stato commesso con violazione delle norme riguardanti la disciplina della circolazione stradale o di quelle concernenti la prevenzione degli infortuni sul lavoro, sarebbe stata applicata la pena della reclusione da uno a cinque anni.

È evidente che il legislatore abbia tentato, sin dai primi anni del 1990, di regolare e limitare il fenomeno degli incidenti stradali mortali, ciò nonostante nel periodo antecedente alla riforma del 2008 si osservava che l'art. 589 c.p. richiamava in modo generico una serie imprecisata di violazioni e non una particolare infrazione del codice della strada, mostrando come il legislatore, in realtà, non avesse inteso costruire tale ipotesi aggravata come un caso di reato complesso che, al contrario, avrebbe richiesto l'utilizzo di apposite violazioni contravvenzionali.

Ciò era dato dal fatto che in Italia, nel periodo che va dal 1992 al 2006, l'interesse era incentrato in particolar modo sul fenomeno delle c.d. stragi del sabato sera, piuttosto che sugli autori o sulle vittime di incidenti stradali.

Per questo motivo nel biennio 2006/2008 il legislatore comincia ad intervenire sulla risposta sanzionatoria penale, anche a causa delle ricorrenti polemiche che denunciano la sproporzione fra la gravità degli eventi causati dai conducenti e l'indiscutibile modestia delle conseguenze penali fino a quel momento contemplate per costoro.

Vi è stato chi ha osservato polemicamente che l'Italia "è un Paese nel quale sulla strada si può uccidere come si vuole e non si paga mai"⁵.

Pertanto la materia è stata oggetto di numerose revisioni.

Dapprima la legge n. 102 del 21 Febbraio 2006 recante "Disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali", prevede la sospensione della patente in casi di lesione personale colposa grave o gravissima e nei casi di

⁵ MARTUCCI P., *Ancora sugli omicidi colposi stradali. Alcune riflessioni su di un problema sempre aperto*, www.rivistagiuridica.aci.it

omicidio colposo; inoltre prevede l'aumento delle pene edittali nell'ipotesi di omicidio colposo se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale (reclusione da due a cinque anni); per le lesioni gravi la pena è della reclusione da tre mesi a un anno; infine la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni⁶.

Successivamente la legge 24 luglio 2008 n. 125, intitolata "Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica" ha fortemente inasprito il trattamento sanzionatorio dell'omicidio colposo e delle lesioni personali colpose dando autonomo risalto alle ipotesi in cui tali reati siano commessi con violazione delle norme in materia di circolazione stradale da parte di soggetti in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope⁷: in caso di tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l la pena prevista è stata raddoppiata, passando da tre a sei mesi di arresto, mentre nel caso di un soggetto avente tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l la pena della reclusione è da sei mesi ad un anno. Il provvedimento ha poi ritenuto opportuno penalizzare la fattispecie contenuta negli articoli 186 co. 7 e 187 co. 8 inerenti al rifiuto del soggetto di sottoporsi all'accertamento dello stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica, che ad oggi ha nuovamente assunto la natura di contravvenzione.

“È questa una delle novità più importanti della riforma del 2008”⁸.

Con le novelle delle leggi n. 102 del 2006 e n. 125 del 2008, l'omicidio e le lesioni stradali furono configurate come specifiche forme aggravate.

⁶ VIOLA L., *Incidenti stradali: le nuove disposizioni*, 2016, www.altalex.com

⁷ FLORIO A., *Omicidio stradale: il travagliato percorso e le perplessità della nuova legge*, 2016 www.altalex.com

⁸ MENGHINI A., *L'omicidio stradale. Scelta di politica criminale e frammentazione del sistema*, pag. 15, 2016

2.1. La riforma del 2010

Sono state numerose le proposte di legge volte ad assecondare la spinta di inasprimento della pena per l'omicidio stradale tanto che in uno dei primi disegni di legge, il DDL n. 3274 presentato nel 2010, vi è l'intento di raddoppiare la pena in caso di guida con azzardo, con temerarietà o con aggressività manifesta, prevedendo la reclusione da 6 a 14 anni, tale da mettere in pericolo la sicurezza stradale e l'incolumità individuale e la reclusione da 5 a 10 anni per fatti commessi in violazione delle norme sulla circolazione stradale da soggetto in stato di ebbrezza alcolica e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

“L'impianto della proposta lasciava molto perplessi se osservato in un'ottica di sistema con riferimento alle cornici edittali previste”⁹.

La legge 29 Luglio 2010, n. 120, pur mantenendo inalterato l'impianto dettato dalla riforma precedente, si fonda su tre fondamentali punti: a) inasprimento del trattamento sanzionatorio in materia di violazione della normativa sulla circolazione stradale; b) adeguamento del diritto interno alla normativa comunitaria; c) incremento delle attività di prevenzione e di educazione stradale.

Si deve sottolineare che la legge ha aggiunto all'interno del codice della strada anche l'art. 186 *bis*, il quale sancisce il divieto assoluto di guida dopo l'assunzione di alcolici e sotto l'influenza di quest'ultimi, facendo espressamente riferimento a determinate categorie di soggetti c.d. sensibili, vale a dire neo-patentati e conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone e di cose, per i quali si afferma il principio di “tolleranza zero”.

⁹ MENGHINI A., *L'omicidio stradale. Scelta di politica criminale e frammentazione del sistema*, pag. 44, 2016

Non sono mancati successivi tentativi di colmare discrasie e dubbi in materia attraverso ulteriori proposte di legge: il DDL n. 2828 del 14 luglio 2011 di iniziativa dei senatori Spadoni e Urbani prevedeva l'introduzione del nuovo art. 575 *bis* c.p. secondo cui chiunque, essendo alla guida di un autoveicolo o di un motoveicolo, cagiona la morte di una persona, qualora a causare tale fatto concorrano la violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale unitamente ad uno stato di ebbrezza alcolica o di alterazione dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma due lettere b) e c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è punito con la reclusione da 5 a 10 anni.

Correlativamente si proponeva la riformulazione degli articoli 589 comma 3 e 590 commi 3 e 5 c.p., il cui ambito applicativo era limitato alla sola ipotesi di ebbrezza alcolica più lieve ed esteso nei confronti dei soggetti individuati all'art. 186 *bis* c.d.s., oggi depenalizzato.

3. Le proposte di legge per la nuova riforma

Tra le proposte che si sono susseguite, di vasta portata è stata la proposta di legge n. 4662, di iniziativa del deputato Valducci, presentata il 30 settembre 2011: delineava i parametri per una revisione generale del codice della strada finalizzata alla tutela della sicurezza stradale e dell'effettività degli istituti sanzionatori. Il progetto era sostanzialmente quello di una revisione che determinasse la redazione di un codice breve, con un testo chiave contenente prettamente principi di carattere generale: ai fini della sua redazione venivano individuati una serie di criteri direttivi tra cui, in particolare, risaltava la

necessità di perseguire la congruità e l'effettività dell'apparato sanzionatorio previsto dal codice della strada¹⁰.

Disponeva l'eventualità di correggere l'ammontare delle sanzioni secondo i principi di ragionevolezza, proporzionalità e non discriminazione, indicati dall'Unione europea, e contemplava l'introduzione "dell'autonoma fattispecie di omicidio stradale per il caso di guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico accertato superiore a 1,5 g/l ovvero in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, con pena contenuta tra un minimo non inferiore a 8 anni e un massimo non inferiore a 18 anni di reclusione"¹¹.

Tali sanzioni venivano previste anche nell'ipotesi di omicidio commesso da un autista che non avesse ottemperato all'obbligo di fermarsi e di prestare soccorso. Infine veniva disposto l'arresto in flagranza ed un'aggravante in caso di omicidio colposo quando il soggetto avesse un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l.

La mozione è stata criticata per lo schema di imputazione colposa, non prevedendo la possibilità di attribuire il fatto come doloso, avvicinandosi maggiormente ad un modello di responsabilità per il rischio non consentito piuttosto che ad una responsabilità per l'evento prodotto.

Per quanto riguarda la proposta di legge n. 361 d'iniziativa del deputato La Russa, presentata il 20 marzo 2013, proponeva l'introduzione di una fattispecie autonoma di omicidio colposo, risultato della violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale che prevedeva una pena da un minimo di 2 anni ad un massimo di 7 anni di reclusione ove la morte dipendesse dalla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e una pena da

¹⁰ MENGHINI A., *L'omicidio stradale. Scelta di politica criminale e frammentazione del sistema*, pag. 48, 2016

¹¹ MENGHINI A., *L'omicidio stradale. Scelta di politica criminale e frammentazione del sistema*, pag. 48, 2016

3 anni e sei mesi a 10 anni nella misura in cui il fatto fosse commesso da un soggetto in stato di alterazione ai sensi dell'art. 186 c.d.s.

La pena veniva poi aumentata in determinati casi quali lo stato di ebbrezza, il fatto commesso alla guida di un mezzo di trasporto con una massa rilevante o alla guida di un mezzo di trasporto non sottoposto a revisione ovvero privo dell'assicurazione obbligatoria sulla responsabilità civile verso terzi, o ancora se il fatto veniva commesso in danno di uno o più pedoni, sempre che la condotta di questi ultimi non fosse concausa dell'evento.

Per evitare la marginalizzazione criminale dovuta dalla scarsa deterrenza della normativa vigente, un indirizzo giurisprudenziale minoritario qualifica gli omicidi stradali come sorretti da dolo eventuale, così da poter applicare le ben più gravi sanzioni previste per l'omicidio volontario.

Per cui con il DDL 1378 si è voluto introdurre all'art. 577 *bis* c.p. un sistema sanzionatorio "intermedio" tra quello previsto per l'omicidio colposo e quello previsto per l'omicidio volontario e realizzabile da chiunque causi la morte di una persona, essendosi posto alla guida in stato di ebbrezza o alterazione da assunzione di sostanze stupefacenti¹².

In ogni caso, si prevede l'obbligatorietà dell'arresto in flagranza.

Consecutivamente è stato presentato il DDL n. 1357, di iniziativa del senatore Falanga: l'imputazione colposa veniva considerata come elemento di maggiore criticità della norma attuale, ossia quella dell'art. 589 c.p., dal momento che presupponeva che l'evento mortale non sia mai effettivamente voluto dal conducente, e si sottolineava come determinate dinamiche di realizzazione dei sinistri evidenziassero automaticamente un coefficiente soggettivo più gravoso rispetto alla semplice colpa¹³.

¹² Disegno di legge n. 1378, www.senato.it

¹³ Disegno di legge n. 1357, www.senato.it

Ancora una volta si desumeva che la natura di reato aggravato dall'evento potesse vanificare la portata della riforma, evidenziando che la selezione delle condotte veniva eseguita sul presupposto che il soggetto agente avesse avuto chiara percezione del pericolo da esse prodotto: risulta più idoneo ritenere che la natura del reato, almeno nella fase iniziale dell'atto, è volontaria e cosciente e non può essere definita come forma di colpa.

Alla luce delle modifiche apportate dai diversi disegni di legge parlamentari l'11 marzo del 2014 è stato promosso il DDL n. 1374, fortemente voluto dall'allora premier Matteo Renzi, che era già stato il primo firmatario della proposta di legge popolare dell'Associazione Guarnieri e dell'Asaps.

3.1. La proposta dell'Asaps e dell'Aifvs

Il problema del fenomeno della violenza stradale si risolveva dunque attraverso fattispecie di illecito penale caratterizzate dall'elemento psicologico dalla colpa, intese per lo più come violazioni di norme di comportamento del Codice della Strada.

Ritenendo che non esista nell'ordinamento un'adeguata considerazione del fenomeno, l'Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale, c.d. Asaps, ha inteso colmare quella che viene percepita come una vera e propria lacuna normativa inaccettabile poiché non adempiente ai criteri di proporzionalità tra i beni che si mettono a repentaglio, quali vita ed integrità fisica, e l'atteggiamento psicologico del reo.

La proposta promossa focalizza l'attenzione sulla necessità di incidere non solo sull'entità della pena ma soprattutto sulla corretta disciplina inerente all'approccio psicologico di colui che è consapevole della pericolosità della