

## Prof. Giuseppe Losappio

La genesi del delitto di omicidio stradale può essere ricostruita distinguendo quattro fasi:

Nella **prima (1992-2006)** il costante aumento, del numero di sinistri mortali fu fronteggiato prevalentemente (se non esclusivamente) inasprendo le violazioni alle regole di comportamento della circolazione stradale. È l'epoca del nuovo codice della strada, d.lgs. 30 aprile 1992, n. 285 (oggetto di continue, talvolta contraddittorie, modifiche)<sup>1</sup> e del primo libro bianco, *La politica europea dei trasporti fino al 2010*, che tra gli altri obiettivi si prefiggeva di dimezzare il numero dei "morti sulle strade" dell'Unione. Nonostante le ricorrenti stragi del "sabato sera", l'*agenda setting* dal 1992 al 2006 restò concentrata sul fenomeno più che sugli autori o sulle vittime forse perché nella cronaca i due ruoli spesso drammaticamente si sovrapponevano e quindi prevaleva la tendenza dei "consociati" «in quanto veicolo-conducenti» a rispecchiarsi «con l'autore anziché con la vittima del reato stradale»<sup>2</sup>. Un feedback – è stato ipotizzato – della c.d. «bilateralità del rapporto di rischio» ovvero della considerazione che la *poena naturalis* a carico del conducente (egli stesso vittima, perlomeno potenziale, del sinistro) potesse soddisfare e(/o) compensare (almeno in parte) il bisogno di pena insito nel fatto commesso<sup>3</sup>. In questo contesto, in ogni caso, il passo del legislatore restava incerto. Si pensi alla previsione della procedibilità a querela delle lesioni colpose gravi e gravissime oppure alla "spola" tra il diritto penale e l'illecito punitivo amministrativo della guida in stato di ebbrezza e del rifiuto di sottoporsi all'alcoltest.

Con la **seconda fase** del processo storico che condurrà alla "riforma" del 2016 "*Il fatto commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale*" fece il suo ingresso nel codice penale assumendo l'inedita veste di aggravante speciale ad effetto speciale dell'omicidio e delle lesioni colpose. Le novelle delle leggi n. 102 del 2006 e n. 125 del 2008 introdussero un principio di differenziazione nel

---

<sup>1</sup> d.lgs. 28 giugno 1993, n. 214; d.lgs. 10 settembre 1993, n. 360; L. 29 ottobre 1993, n. 427; l. 24 dicembre 1993, n. 537; l. 4 gennaio 1994, n. 11; d.lgs. 16 aprile 1994, n. 297, d.p.r. 19 aprile 1994, n. 575; l. 30 maggio 1995, n. 204; l. 4 dicembre 1996, n. 611; d.lgs. 5 febbraio 1997, n. 22; l. 5 marzo 1997, n. 38; l. 7 marzo 1997, n. 48; d.lgs. 8 novembre 1997, n. 389; l. 23 dicembre 1997, n. 454; l. 27 dicembre 1997, n. 449; d.lgs. 31 marzo 1998, n. 112; l. 19 ottobre 1998, n. 366; l. 23 dicembre 1998, n. 448; l. 7 dicembre 1999, n. 472; d.p.r. 14 dicembre 1999, n. 558; d.lgs. 30 dicembre 1999, n. 507; d.p.r. 9 marzo 2000, n. 104; d.p.r. 9 marzo 2000, n. 105; l. 23 dicembre 2000, n. 388; l. 22 marzo 2001, n. 85; l. 30 marzo 2001, n. 125; d.lgs. 15 gennaio 2002, n. 9; l. 1 agosto 2002, n. 168; l. 27 dicembre 2002, n. 289; l. 3 febbraio 2003, n. 14; l. 9 aprile 2003, n. 72; l. 1 agosto 2003, n. 214; l. 24 novembre 2003, n. 326; d.l. 24 dicembre 2003, n. 355 convertito con modificazioni dalla l. 27 febbraio 2004, n. 47; d.l. 9 novembre 2004, n. 266 convertito con modificazioni dalla l. 27 dicembre 2004, n. 306; l. 30 Dicembre 2004, n. 311 ; d.l. 17 giugno 2005, n. 106 convertito con modificazioni dalla l. 31 luglio 2005, n. 156; d.l. 30 giugno 2005, n. 115 convertito con modificazioni dalla L. 17 agosto 2005, n. 168; (d.l. 21 settembre 2005, n. 184; d.l. 30 dicembre 2005, n. 273 convertito con modificazioni dalla L. 23 febbraio 2006, n. 51; l. 25 Gennaio 2006, n. 29; l. 21 Febbraio 2006, n. 102; d.l. 23 Febbraio 2006, n. 149; d.lgs. 13 marzo 2006, n. 150; d.l. 3 ottobre 2006, n. 262, convertito con modificazioni dalla l. 24 novembre 2006, n. 286; l. 27 dicembre 2006, n. 296; d.l. 31 gennaio 2007, n. 7 convertito con modificazioni dalla l. 2 Aprile 2007, n. 40; d.l. 3 agosto 2007, n. 117 convertito con modificazioni dalla l. 2 ottobre 2007, n. 160; d.l. 31 dicembre 2007, n. 248 convertito con modificazioni dalla L. 28 febbraio 2008, n. 31; d.l. 23 maggio 2008, n. 92 convertito con modificazioni dalla l. 24 luglio 2008, n. 125; d.l. 23 ottobre 2008, n. 162 convertito con modificazioni dalla l. 22 dicembre 2008, n. 201; d.l. 6 novembre 2008, n. 172 convertito con modificazioni dalla l. 30 dicembre 2008, n. 210; l. 15 luglio 2009, n. 94; l. 29 luglio 2010, n. 120; d.lgs. 18 aprile 2011, n. 59 in vigore dal 19 gennaio 2013; d.l. 13 maggio 2011, n. 70 convertito con modificazioni dalla l. 12 luglio 2011, n. 106; l. 21 febbraio 2012, n. 11.

<sup>2</sup> Cfr. F. MANTOVANI, *Diritto penale. Parte speciale. I, I delitti contro la persona*, V ed., Cedam, 2013, p. 112. Cfr. altresì nel periodo in esame l'interessante analisi criminologico-vittimologica di CORRERA – MARTUCCI – PUTIGNANO, *La criminalità colposa del traffico stradale. Rilevanza del pedone nella dinamica degli incidenti stradali. I risultati di alcune ricerche*, Cedam, 1996.

<sup>3</sup> Cfr. M. MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, in *Dir. pen. cont. Riv. trim.*, 2015 (2), pp. 156-157 (ivi ulteriori riferimenti bibliografici).

trattamento sanzionatorio della colpa “circolatoria” cui concorrevano i vincoli al bilanciamento delle circostanze prescritti dall’inedito art. 590-bis.

L’esordio della **terza fase** corrisponde all’intensa “mediatizzazione” della “pirateria stradale” e al parallelo consolidarsi di una rappresentazione dell’opinione pubblica che esigeva risposte sanzionatorie drastiche, ben più gravi di quelle già piuttosto consistenti delineate dalle riforme 2006-2008.

Si pensi, in particolare, ai c.d. casi “Bodac” e (soprattutto) “Lucidi”, entrambi del 2008, entrambi estranei alla fenomenologia della bilateralità del rischio (gli autori non risultarono esposti a rischi paragonabili con quelli delle vittime).

*De lege lata*, le procure e parte della giurisprudenza di merito si sintonizzarono ben presto con quello il *sentiment* collettivo sperimentando l’applicazione ai sinistri stradali del dolo eventuale, sperimentazione, in parte, contrastata dalla Suprema Corte.

Nel caso “Bodac” il GIP del Tribunale di Salerno imponeva all’indagato la misura della custodia cautelare in carcere per il reato di omicidio colposo, in luogo dell’imputazione per omicidio volontario proposta dal P.M., che proponeva appello. Il Tribunale del riesame confermava l’impostazione dell’ordinanza custodiale. Nella motivazione si legge che la mera possibilità di prevedere l’evento non bastava per provare la sussistenza della previsione. Occorreva «qualche elemento in più» oltre alla gravità della violazione della regola cautelare. Per contro, una serie di fattori aveva indotto nel giovane indagato la convinzione di poter ragionevolmente confidare nelle proprie capacità di guida. Per giunta, puntualizzava la motivazione, lo stato di ebbrezza alcolica, lieve o notevole che sia costituisce, «in ogni caso di ostacolo alla possibilità di intravedere una condotta cosciente di una persona che accetta il rischio di verificazione dell’evento». La Suprema Corte confermò la decisione impugnata dalla Procura della Repubblica<sup>4</sup>.

Simile la sequenza di decisioni del caso Lucidi. Il giudice di primo grado condannò l’imputato per omicidio doloso ma la Corte di assise di appello ribaltò la decisione e, qualificato il reato come omicidio colposo, dimezzò la pena. La Suprema Corte confermò la pronuncia del secondo grado, che aveva suscitato veementi reazioni critiche presso l’opinione pubblica, amplificate nel solito circo/circuito mediatico della cronaca giudiziaria<sup>5</sup>.

Durante e dopo questi processi si sono succeduti molti altri episodi più o meno drammatici caratterizzati da tre tratti distintivi in comune con le vicende appena accennate:

- la gravità del comportamento, che si discostava molto dallo standard del comportamento diligente;
- la contestazione, almeno iniziale, del dolo eventuale;

---

<sup>4</sup> Cass. pen., Sez. IV 10 febbraio 2009, n. 13083, in [www.iusexplorer.it](http://www.iusexplorer.it).

<sup>5</sup> Così la ricostruzione del giudice di primo grado: «l’imputato, alla guida di un’autovettura di grossa cilindrata, attraversando un incrocio in zona centrale della capitale, in orario in cui era elevata la circolazione pedonale e veicolare ..., procedendo a velocità estremamente elevata, non inferiore ai 90 km orari, attraversando consecutivamente due incroci nonostante il semaforo nella sua direzione di marcia indicasse luce rossa, si è evidentemente rappresentato il rischio di incidenti, anche con possibili gravi conseguenze. Ciò nonostante non ha desistito dalla sua folle condotta di guida, accettando almeno in parte il rischio di un evento drammatico ... Neppure dopo l’impatto l’imputato si è fermato; ha continuato la sua folle corsa, spostandosi sulla corsia laterale ... per darsi alla fuga». Sulla sentenza di primo grado (Trib. Roma, 26 novembre 2008) FIANDACA, *Sfrecciare col «rosso» e provocare un incidente mortale: omicidio con dolo eventuale?*, in *Foro it.*, 2009, II, 414. Sulla sentenza di appello, U. PIOLETTI, *Dolo eventuale e colpa cosciente in una pronuncia della Corte d’appello di Roma*, in *Giur. Mer.*, 2011, p. 1891. La sentenza legittimità (Cass. pen. Sez. IV, Sent., 18 febbraio 2010, n. 11222, in [www.iusexplorer.it](http://www.iusexplorer.it)) è stata annotata da DI FRESCO, *Incidente mortale causato da una condotta di guida sconsideratamente spericolata: omicidio colposo aggravato dalla previsione dell’evento?*, in *Foro it.*, 2010, II, 306; 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 far scattare il dolo eventuale*, in *Guida dir.*, 2010, f. 17, 80, NATALINI, *Accettazione del rischio specifico da parte dell’agente quale presupposto essenziale per ritenere la sussistenza del dolo eventuale*, in *D&G*, 2010, p. 113.

- la successiva derubricazione della contestazione in colpa grave (art. 61, n. 3).

In queste situazioni di “normale” circolazione stradale la Suprema Corte ha ribadito l’indirizzo restrittivo delle citate decisioni “Bodac” e “Lucidi”. Così, per esempio, nei casi del conducente che:

- impennando ad elevata velocità una moto di grossa cilindrata, dopo avere invaso la corsia opposta, urtava un’altra moto cagionando la morte del centauro<sup>6</sup>;

- in stato di alterazione psicofisica, indotta dal consumo di sostanze stupefacenti, perdeva il controllo dell’autovettura che, dopo una carambola, invadeva la carreggiata e impattava con un mezzo che sopraggiungeva dalla direzione opposta, cagionando la morte di 3 persone (la madre al volante e i due figli minori)<sup>7</sup>;

- versando in condizione di astinenza da assunzione di stupefacenti, ben conscio dei rischi derivanti dal suo stato mentale, causava la morte di quattro pedoni, investendoli sul marciapiede<sup>8</sup>;

- investiva e uccideva una bimba nel mentre attraversava le strisce pedonali procedendo ad una velocità doppia rispetto a quella consentita<sup>9</sup>;

Un cenno a parte merita il c.d. caso Bedi sia perché le decisioni relative alla fase cautelare e del giudizio di colpevolezza sono approdate a risultati contrapposti, sia perché la vicenda è particolarmente emblematica per la impressionante gravità del comportamento tenuto dal conducente di un SUV, con un tasso di alcolemia superiore alla soglia della massima gravità (> 1,5 g/l ex art. 186, co. 2, lett. c) del c.d.s.) che, nonostante le segnalazioni acustiche e luminose di pericolo reiterate da decine di automobilisti (il centralino della PS aveva ricevuto ben 15 segnalazioni della situazione), procedeva per circa 10 km contromano in autostrada ad una velocità prossima ai 255 km orari, terminando la corsa solo dopo avere investito un’autovettura che trasportava cinque turisti francesi, di cui quattro decedevano e uno restava ferito. Nel giudizio di legittimità relativo alla decisione del Tribunale del riesame, che aveva confermato l’ordinanza applicativa della custodia cautelare in carcere per il delitto di omicidio doloso plurimo, la Suprema corte aveva argomentato tra l’altro che, l’assenza di qualsivoglia manovra diretta ad evitare l’evento, indicava con certezza che l’indagato aveva accettato il rischio che la sua folle condotta potesse produrre conseguenze letali<sup>10</sup>. Nel giudizio di colpevolezza, invece, la stessa prima sezione della Suprema Corte rinviava il giudizio alla Corte di appello evidenziando che la sentenza impugnata mancava di affermare con la certezza richiesta dall’orientamento espresso dalla Sezioni unite dalla c.d. sentenza Thyssen<sup>11</sup> che l’imputato avesse accettato il rischio degli eventi lesivi prodotti con la sua pur “folle” condotta di guida<sup>12</sup>.

La giurisprudenza non era riuscita ad elaborare un indirizzo unitario nemmeno nel caso in cui le condotte colpose causa dell’evento mortale si sono collocate nel contesto di un’attività illecita ovvero di un controllo delle forze dell’ordine.

La soluzione del dolo eventuale ha prevalso nel caso Ignatiuc: l’imputato, sprovvisto di patente di guida, viaggiando ad alta velocità a bordo di un furgone rubato mentre era inseguito da una volante della polizia, aveva oltrepassato una serie di incroci semaforizzati, nonostante il “rosso”

<sup>6</sup> Cass. pen. Sez. IV, 24 giugno 2009, n. 28231 in [www.iusexplorer.it](http://www.iusexplorer.it).

<sup>7</sup> Cass. pen. Sez. IV, 2 dicembre 2010, n. 45395, in [www.iusexplorer.it](http://www.iusexplorer.it) (la sentenza annulla

<sup>8</sup> Cass. pen. Sez. IV, 9 ottobre 2012, n. 39898, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

<sup>9</sup> Cass. pen. Sez. IV, 9 gennaio 2014, n. 16232, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

<sup>10</sup> Cass. pen. Sez. fer., 24 luglio 2008, n. 40878 in [www.iusexplorer.it](http://www.iusexplorer.it). Cfr..

<sup>11</sup> Ovviamente il riferimento è alla sentenza Cass. Pen. SS.UU., 24 aprile 2014, n. 38343 (c.d. ThyssenKrupp), in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it) (19 settembre 2014).

<sup>12</sup> Cass. pen. Sez. I, 11 marzo 2015, n. 18220, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it). Cfr. per una vicenda precedente di sinistro mortale causato da un conducente che procedeva contromano in autostrada: Trib. Milano, Uff. G.i.p., 21 aprile 2004, in *Corr. merito*, 2005, 74 ss., con nota di VIGANÒ, *Fuga «spericolata» in autostrada e incidente con esito letale: un’ipotesi di dolo eventuale?*

e le condizioni di traffico particolarmente intenso, determinando, in concomitanza con l'ultimo attraversamento, lo scontro con un'autovettura che viaggiava regolarmente nel proprio senso di marcia, la morte di uno dei passeggeri e il ferimento degli altri<sup>13</sup>.

Negli stessi termini sono state decise altre due vicende in parte analoghe:

- a cagione della guida gravemente imprudente, della velocità data all'automezzo e di alcune manovre palesemente imprudenti, due agenti della polizia municipale intimavano l'alt al conducente di un Suv in stato di ebbrezza. L'imputato, anziché fermarsi, accelerava puntando l'automezzo verso gli agenti i quali, per evitare l'investimento, si buttavano l'uno da una parte l'altro dall'altra, ponendosi subito dopo all'inseguimento dell'autovettura; l'imputato proseguiva la sua corsa a forte velocità, superando un semaforo rosso, oltrepassando un dosso dissuasore ed un incrocio fino ad immettersi in una strada ad una corsia ed a senso unico, dove investiva un pedone cagionandone la morte<sup>14</sup>

Senonché in altre due vicende analoghe la Suprema Corte aveva derubricato in omicidio colposo l'originaria contestazione di omicidio volontario a carico del conducente che

- in stato di ebbrezza, viaggiando a velocità elevata su di un'autovettura che poco prima aveva rubato, sormontava un marciapiede provocando quattro morti e due feriti<sup>15</sup>;

- privo di patente, perché revocata, in stato di ebbrezza, per sottrarsi al controllo della polizia che aveva intimato l'alt, percorreva alla velocità di 130 km/h (a fronte del limite di 50 km/h) arterie attraversate da numerose strade con strisce pedonali e frequenti incroci pericolosi con semafori, cagionando la morte del passeggero all'esito di un forte impatto contro un edificio<sup>16</sup>.

Sembrano riferirsi ad un diverso formante criminologico, invece, le vicende in cui la grave violazione delle regole della circolazione stradale in realtà si è manifestata come modalità esecutiva di una specifica volontà (*rectius* intenzione) di "uccidere".

Si pensi:

- all'omicidio sulla strada e alla c.d. vendetta stradale<sup>17</sup>;

- al conducente di un TIR che, nell'esecuzione di una manovra irregolare di conversione ad «U», travolgeva un'autovettura che restava incastrata con la parte anteriore sotto quella posteriore del semirimorchio, e, allo scopo di provocarne il distacco e darsi quindi alla fuga, eseguiva manovre di trascinarsi (per oltre cento metri) e retromarcia dalle quali derivava la morte del conducente<sup>18</sup>;

- al conducente che causava la morte di due motociclisti che sopraggiungevano a velocità elevata tagliando loro la strada per impedire di essere superato<sup>19</sup>;

- all'automobilista che, dopo aver investito ad elevata velocità un passante mentre attraversava le strisce pedonali, lo travolgeva provocandogli la morte per arrotamento dopo che la

---

<sup>13</sup> Cass. pen., sez. I, 1 febbraio 2011, n. 10411, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it) (annullamento con rinvio alla Corte di Assise di Appello). Con nota di ZECCA, *Dalla colpa cosciente al dolo eventuale: un'ipotesi di omicidio e lesioni personali "stradali" in una recente sentenza della corte di cassazione (Nota a Cass. pen., sez. I, 1° febbraio 2011 (dep. 15 marzo 2011), Pres. Di Tomassi, Est. Cassano, Vasile)*, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it) (27 settembre 2011). La vicenda giudiziaria è stata conclusa da Cass. pen. Sez. V, 27 settembre 2012, n. 42973, in [pluris-cedam.utetgiuridica.it](http://pluris-cedam.utetgiuridica.it).

<sup>14</sup> Cass. pen., Sez. I, 26 marzo 2015, n. 37606, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

<sup>15</sup> Cass. pen. Sez. IV, 3 luglio 2012, n. 39898, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

<sup>16</sup> Cass. pen. Sez. I, 1 dicembre 2012, n. 17370, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

<sup>17</sup> Cass. pen. Sez. V, 5 novembre 2004, n. 49373, in [pluris-cedam.utetgiuridica.it](http://pluris-cedam.utetgiuridica.it); Cass. pen. Sez. I, 28 marzo 2008, n. 15587, *ivi*; Cass. pen. Sez. I, 5 febbraio 2013, n. 11561, *ivi*; Cass. pen. Sez. I, 10 aprile 2015, n. 30096, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

<sup>18</sup> Cass. pen. Sez. feriale, 24 luglio 2008, n. 40878, in [pluris-cedam.utetgiuridica.it](http://pluris-cedam.utetgiuridica.it). Con nota di FOTI, *L'automobilista risponderà a titolo di dolo eventuale o di colpa cosciente?*, in *D&G*, 2008, p. 499

<sup>19</sup> Cass. pen. Sez. I, 11 febbraio 2015, n. 8561, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it). In una vicenda fattualmente simile la Corte ha concluso per l'applicazione del combinato disposto degli artt. 610 e 586. Cfr. Cass. pen. Sez. V, 23 novembre 2015, n. 11908, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

vittima aveva perso la presa del paraurti al quale si teneva per cercare di salvarsi dalle manovre zigzaganti dello stesso colpevole<sup>20</sup>.

In tutti questi casi, l'autovettura è un'arma della volontà omicidiaria, la circolazione stradale una modalità esecutiva del delitto<sup>21</sup>.

Al confine tra questo gruppo di fattispecie e quelle indicati in precedenza si colloca la vicenda del conducente di un grosso furgone rubato che non si fermava all'alt di un posto di blocco nei pressi un casello autostradale e, dopo avere tentato di investire un carabiniere, proseguiva la corsa. La pattuglia degli agenti si poneva all'inseguimento del mezzo. All'altezza di un svincolo il furgone era affiancato sulla destra e progressivamente superato da un'altra "gazzella". L'imputato invece di rallentare e fermarsi, sterzava improvvisamente sulla destra urtando la fiancata posteriore sinistra dell'autovettura che si ribaltava più volte finendo la sua corsa contro il c.d. new jersey. Entrambi i militari erano sbalzati sulla strada. Nell'impatto uno decedeva, l'altro restava ferito<sup>22</sup>.

**Quarta fase.** Le letture della giurisprudenza di legittimità sull'aspetto soggettivo nei sinistri stradali più gravi concorrevano (insieme con altre circostanze) a riattizzare il mai del tutto sopito dibattito autorale sulla "linea d'ombra" tra colpa con previsione/dolo eventuale ma, soprattutto, non davano alla "piazza" (virtuale o meno) le "soddisfazioni" forcaiole che secondo la rappresentazione mediatica questa rivendicava. Gli "arrestati" uscivano dal carcere e tornavano alle loro vite mentre i parenti piangevano – talvolta *on air* – i congiunti scomparsi<sup>23</sup>. Più che tensioni general-preventive, questa situazione alimentava la visione di un'opinione pubblica frustrata/irritata dalla inefficacia rimozionale dell'intervento penalistico. Nel processo non si consumava l'ordalia che secondo i media il pubblico reclamava. Così, mentre la letteratura penalistica cercava una risposta ragionando sui confini tra dolo e colpa, anche nell'ottica di risolvere l'azione di regolazione dei confini mediante una forma intermedia di colpevolezza, all'indomani delle novelle 2006-2008, montava la domanda di una risposta sanzionatoria ancora più grave. In questo contesto, il preambolo di una proposta di legge di iniziativa popolare illustra emblematicamente le premesse, in senso lato "culturali", del nuovo delitto di omicidio stradale, riferendo l'introduzione di questa nuova fattispecie ad un triplice obiettivo:

- colmare «una vera e propria lacuna normativa inaccettabile perché non rispondente a criteri di proporzionalità tra i beni che si mettono a repentaglio (vita e integrità fisica) e l'atteggiamento psicologico del reo»;

- «intervenire non solo sull'entità della pena, ma anche e soprattutto sul corretto inquadramento dell'approccio psicologico di chi, consapevole della pericolosità della propria condotta, ne accetta il rischio in totale dispregio delle pressoché inevitabili conseguenze della stessa»;

---

<sup>20</sup> Corte Ass. Milano, 16 luglio 2009, in *D&G*, 2010, p. 766, con nota di F. AGNINO, *Colpa cosciente e dolo eventuale in tema di sinistri stradali*.

<sup>21</sup> Proprio questa circostanza – osserva la Suprema Corte – non esclude che il fatto vada riferito alla disciplina giuridica della circolazione stradale (per esempio ai fini della responsabilità civile del proprietario del mezzo ove diverso da conducente). Cass. pen. Sez. I, 27 ottobre 2009, n. 44165 in [pluris-cedam.utetgiuridica.it](http://pluris-cedam.utetgiuridica.it); Cass. pen. sez. IV, 1 marzo 2011, n. 25912, in [www.italgiure.giustizia.it](http://www.italgiure.giustizia.it).

<sup>22</sup> Cass. pen., Sez. I, 30 marzo 2010, n. 23795, in [www.iusexplorer.it](http://www.iusexplorer.it). Cfr. ancora Trib. Roma, sez. VIII, 16 novembre 2007, in *Giur. mer.*, 2009, 431 ss., con nota di DI SALVO, *Colpa cosciente e dolo eventuale, diretto e alternativo*; Cass. pen., Sez. I, 26 marzo 2015, n. 37606

<sup>23</sup> Emblematico in tal senso il caso del motociclista che aveva cagionato la morte di un bambino senza fermarsi a prestare soccorso. La polizia giudiziaria procedeva all'arresto del minorenne ma il GIP non convalidava il provvedimento e non irrogava alcuna misura restrittiva della libertà personale. La suprema Corte respingeva il ricorso del procuratore generale ritenendo corretta la qualificazione giuridica di omicidio colposo: Cass. pen. Sez. I, 1 aprile 2008, n. 18667, in [pluris-cedam.utetgiuridica.it](http://pluris-cedam.utetgiuridica.it);

- sanare la «frattura creatasi, in dottrina e giurisprudenza, intorno al diverso atteggiamento dell'elemento soggettivo, con riferimento alle figure contigue della colpa cosciente e del dolo eventuale».

Su queste (un po' approssimative) coordinate dogmatiche e politico-criminali si sintonizzavano ben presto numerosi esponenti politici anche di formazioni politiche differenti. Si generava così il contesto da cui prendeva le mosse l'iter legislativo del d.d.l. n. 859 del 2013<sup>24</sup> che, nonostante il sostegno trasversale, proseguiva piuttosto lentamente fino all'insediamento del governo di Matteo Renzi. Il presidente del consiglio incaricato, nei diversi interventi con i quali tra il 22 e il 24 febbraio 2014 chiese la fiducia alle camere, concentrava e (pressoché) esauriva la discussione dei temi della giustizia penale, assumendo l'impegno di far approvare l'introduzione del nuovo delitto di omicidio stradale<sup>25</sup>. E non solo. Circa un anno più tardi, nel marzo 2015, Renzi supportava questa azione politica con lo *storytelling* contenuto nella lettera indirizzata alla signora Fontana, madre di Roberto, morto in un incidente automobilistico, esprimendo l'auspicio di far approvare la riforma entro il 2015<sup>26</sup>. Un impegno sostanzialmente mantenuto nonostante – come si è già accennato – un percorso parlamentare piuttosto accidentato nel quale più volte le proposte dell'esecutivo sono state respinte dall'aula e solo con il voto di fiducia il dissenso è stato superato.

Cenni di comparazione con la Spagna:

La l. 15/2007, del 30 novembre ha inteso dare una risposta organica al crescente "allarme sociale" generato dai sinistri stradali articolata su tre livelli di intervento:

a) l'introduzione di nuovi reati "racchiusi" nel codice penale (capitolo IV "Dei delitti contro la sicurezza stradale" del Titolo XVII "Dei delitti contro a sicurezza pubblica");

---

<sup>24</sup> Cfr. sulla sequenza del p.d.l. di riforma dell'omicidio stradale a partire dal 2010, in part. MENGHINI, *L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema*, Editoriale scientifica, 2016, cap. II (ivi riferimenti alla p.d.l. n. 3274 dell'8 marzo 2010; al d.l. n. 2828 del 14 luglio 2011; al d.l. n. 2925 del 27 settembre 2011; alla p.d.l. n. 4662 del 30 settembre 2011; alla p.d.l. n. 361 del 20 marzo 2013; al d.l. n. 1357 del 5 marzo 2014; al d.l. n. 1378 dell'11 marzo 2014). Per una ricostruzione dell'iter legislativo nella XVII legislatura DONATI, *Omicidio stradale (l. 23 marzo 2016, n. 41)*, in *Il Penalista. Speciale riforma*, Giuffrè, 2016, p. 28. Per i lavori nella legislatura precedente cfr. [http://www.asaps.it/nuovo/downloads/files/Cronologia\\_omicidio-stradale.pdf](http://www.asaps.it/nuovo/downloads/files/Cronologia_omicidio-stradale.pdf). Sull'omicidio stradale durante i lavori preparatori cfr. in part. LATTANZI, *L'omicidio stradale*, in *Cass. pen.*, 2014, p.1978; M.MANTOVANI, *In tema di omicidio stradale*, in *Dir. pen. cont. – Riv. trim.*, 2, 2015, p.152;

<sup>25</sup> «C'è questa stanca rassegnazione per cui si parte dal presupposto che tanto quando si entra in un'aula di tribunale non si sa come se ne esce. ... Faccio un esempio. Il più banale, ma volutamente banale, agli occhi dell'opinione pubblica e volutamente drammatico nel cuore di un amministratore che fa politica. Non so se chi di voi si è occupato di amministrazione pubblica nelle realtà territoriali sa qual è il momento più duro per un sindaco. ... Il sindaco si trova faccia a faccia con il dolore di una famiglia che vede totalmente sconvolta la propria vita. Mi è accaduto, lo sanno le senatrici e i senatori fiorentini, ed è accaduto a tanti di voi. Dalla storia di una queste famiglie, da un percorso che abbiamo fatto insieme è emerso con chiarezza che chi ubriaco e drogato si mette alla guida di un motorino causando il decesso di un ragazzo di 17 anni (il ragazzo in questione si chiamava Lorenzo) alla fine in tribunale, per i motivi più vari, gli viene comminata una sanzione inferiore, o sostanzialmente analoga, a quella comminata per un furto di serie B. Vi rendete conto cosa possa diventare incontrare nel giorno del 18° compleanno di Lorenzo i suoi amici che festeggiano il suo compleanno senza di lui ricordandolo? ... Questa è la vita reale che vorremmo informasse di più la discussione sulla giustizia: non, semplicemente, i nostri derby ideologici, ma la necessità di fare della giustizia un *asset* reale per lo sviluppo del Paese» ([http://www.ilfattoquotidiano.it/top-content/uploads/2014/02/RENZI\\_senato\\_20140224.pdf](http://www.ilfattoquotidiano.it/top-content/uploads/2014/02/RENZI_senato_20140224.pdf)).

<sup>26</sup> «Cara Marina ti sono profondamente vicino nel tuo dolore. Perdere il proprio caro per l'atto irresponsabile di qualcuno è una delle disgrazie peggiori che possano capitare nella vita di una persona. È del tutto legittimo il tuo chiedere giustizia, ed è dovere della politica darti risposte; proprio per questo mi sono speso e continuerò a farlo affinché venga istituito anche in Italia il reato di omicidio stradale. Spero di riuscirci entro il 2015. Un abbraccio forte».

- b) la riformulazione dei reati già esistenti mediante una più precisa definizione degli elementi costitutivi (anche al fine di limitare la discrezionalità giudiziale nell'accertamento del fatto tipico):
- c) l'incremento delle pene.

Quanto al punto sub a) in particolare sono state introdotte, tra l'altro tre fattispecie, due di pericolo astratto e l'altra di pericolo concreto.

La letteratura penalistica ha chiamato la prima "delitto di velocità eccessiva" (*Delito de velocidad excesiva*) (379.1). 1. Viene punito chi conduce un'autovettura o un ciclomotore superando la velocità stabilita di sessanta chilometri sulle vie urbane e di ottanta sulle strade extraurbane. La pena è la reclusione da tre a sei mesi oppure la multa da sei a dodici mesi<sup>27</sup> oppure i lavori di pubblica utilità da trenta a novanta giorni. In ogni caso è prevista l'interdizione dalla guida di veicoli e ciclomotori da uno a quattro anni.

Il comma 2 dell'art. 379 prevede che sia punito con le stesse pene chi guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o con un grado di intossicazione alcolica pari a 0,60 milligrammi per litro nel caso di alcooltest ovvero di 1,2 grammi per litro nel caso di accertamento ematico

L'art. 383 punisce il rifiuto di sottoporsi agli esami ematici o del fiato

L'articolo 380 punisce chi conduce in modo manifestamente imprudente un veicolo a motore o un ciclomotore ponendo concretamente in pericolo la vita e l'integrità fisica delle persone. La pena è la reclusione da sei mesi ad un anno. È altresì prevista l'interdizione dalla guida veicoli e ciclomotori da uno a sei anni. Il comma 2 dell'art. 380 stabilisce che si considera manifestamente imprudente la condotta di guida quando concorrono l'intossicazione alcolica o da sostanze stupefacenti e la velocità eccessiva (ai sensi dell'art. 379, 1 e 2 comma).

L'art. 142, comma 2, prescrive che l'omicidio colposo commesso mediante un'autovettura o un ciclomotore comporta l'interdizione dalla guida da uno a sei anni (ma non è prevista una differenziazione della pena principale rispetto al delitto di homicidio imprudente, punito con la reclusione da 1 a 4 anni).

---

<sup>27</sup> L'art. 50.4. sancisce che la quota giornaliera della pena pecuniaria è compresa tra un minimo di 2 a un massimo di 400 euro, salvo il caso delle multe da infliggere alle persone giuridiche che sono comprese tra un minimo di 30 a un massimo di 5.000 euro. A fini del calcolo si considera che un mese è di 30 giorni e un anno di 360.