

**Relazione Omicidio Stradale**  
**Prof. Andrea R. Castaldo**

Con il contributo di  
Dott.ssa Valentina Acanfora  
Dott. Fabio Coppola  
Dott. Giovanni de Bernardo  
Dott.ssa Daniela Gentile  
Dott.ssa Eugenia Mottola

**Le diverse posizioni in dottrina in seguito alla novella:**

A due anni, ormai, dall'entrata in vigore della legge 41 del 2016, sono ancora tante le perplessità circa la sua corretta interpretazione e applicazione avanzate in dottrina, di cui il presente contributo vuole rappresentarne una sintesi non esaustiva.

I primi dubbi nascono già in riferimento al primo comma del nuovo art. 589 bis. Vi è, infatti, una diversità sostanziale tra il soggetto attivo del primo comma (“chiunque”) e il soggetto attivo del secondo comma (“chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore [...]”). Mentre il reato di omicidio stradale ‘comune’, la cui pena va dai 2 ai 7 anni di reclusione, può essere commesso da chiunque cagioni la morte di una persona violando le norme sulla circolazione stradale, la fattispecie aggravata può invece essere integrata soltanto da chi conduce un veicolo a motore. Paradossalmente, quindi, colui che cagiona la morte ponendosi alla guida di un veicolo a trazione animale in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti potrà rispondere della sola fattispecie ‘semplice’ e non di quella aggravata<sup>1</sup>.

La condizione dello stato di ebbrezza e di alterazione da stupefacenti può fungere, a seconda dei casi, sia come circostanza da sola sufficiente a provocare l'evento morte, senza necessità che a questo stato soggettivo si accompagni la violazione di una regola cautelare riguardante la circolazione stradale, sia come mera circostanza aggravante di quella violazione causativa del sinistro. Sul punto Maurizio Caprino, in *“L'omicidio stradale assorbe la guida in stato di ebbrezza”*, da Il Sole 24 Ore, 13/06/2018, denuncia un imprevisto indebolimento sanzionatorio conseguente alla riforma del 2016 dal momento che *“Chi causa un incidente mortale o con feriti mentre guida sotto effetto di alcol o droga ora risponde solo di omicidio stradale, sia pure nella misura aggravata prevista proprio nei casi di abuso di alcolici o alterazione da stupefacenti. Quindi, rispetto alla normativa precedente alla legge sull'omicidio stradale (la 41/2016), non si deve più venire imputati anche per guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe: la Cassazione, nella sentenza 26857/2018 depositata ieri, ritiene che altrimenti si violerebbe il principio del ne bis in idem”*.

---

<sup>1</sup> Sul punto, ANCILLOTTI-CARMAGNINI, *“Il nuovo reato di omicidio stradale”*, Santarcangelo di Romagna, 2016, Secondo gli autori, atteso che gravi sinistri possono essere determinati anche da veicoli non a motore, la distinzione in punto di soggetto attivo appare ispirata più a «criteri di compromesso sociale che a concrete risultanze statistiche».

Domenico Notaro, su tale tema, rileva addirittura un paradosso<sup>2</sup>: nel caso tipizzato nel 2° comma il fatto tipico si articola in tre momenti: quello di assunzione delle sostanze alcoliche o stupefacenti; quello di intrapresa della condotta di guida sotto gli effetti delle sostanze; quello che vede la produzione dell'evento lesivo in costanza della guida. Nella fase dell'assunzione non dovrebbe importare che la stessa sia consapevole o meno, atteso che l'assunzione non è un elemento del fatto tipico quanto semmai un suo mero presupposto. Nella fase della messa alla guida, *“Se per la natura e l'entità delle sostanze, per le modalità della loro ingestione e per la costituzione fisica della persona, l'assunzione di queste non è tale da eliminare del tutto né da ridurre grandemente le facoltà di discernimento del soggetto [...] la realizzazione del fatto tipico – guidare e cagionare l'evento lesivo per colpa – potrà essere imputata non solo qualora l'assunzione delle sostanze sia stata volontaria o colpevole, ma anche quando questa sia dovuta a un fattore soverchiante; [...] Se, invece, l'assunzione si rivela altamente incidente sulle capacità di autodeterminazione della persona, al punto che il soggetto non è in grado di rendersi conto delle condizioni in cui versa, si pone il problema dell'attribuibilità della condotta tipica a un soggetto agente che è naturalisticamente incapace di intendere e di volere al momento del fatto”*. Ne deriva la assurda circostanza che se il soggetto assume un quantitativo di sostanza ridotto (quindi serbando una condotta meno grave) saranno maggiori tuttavia le *chances* di imputazione del fatto lesivo.

L'aspetto maggiormente discusso in dottrina riguarda la struttura della neonata fattispecie di omicidio stradale.

Nonostante il forte inasprimento sanzionatorio, forse maggiormente proporzionato ad una fattispecie dolosa<sup>3</sup>, il delitto in esame continua ad essere annoverato nella categoria dei reati colposi di evento<sup>4</sup>.

Parte della dottrina<sup>5</sup>, ritiene che il legislatore si sia, infatti, basato su di una costruzione tendenzialmente ossequiosa del principio di colpevolezza ma che permangano problemi di dubbia costituzionalità: ci si è posti *“l'interrogativo se l'assunzione delle sostanze alcoliche o stupefacenti debba essere o meno consapevole. Ciò equivale a domandarsi se vi sia spazio per la rilevanza dell'ubriachezza solo volontaria o anche per la colposa e financo per l'accidentale. [...] l'interrogativo può avere senso, di fronte ad una situazione di vera ubriachezza, solo per quanti facciano propria un'interpretazione dell'art. 92 comma 1 c.p. che [...] retroagisca l'apprezzamento*

---

<sup>2</sup> *“I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali: norme “manifesto” o specializzazione dello statuto colposo?”*, in [www.lelegislazionepenale.eu](http://www.lelegislazionepenale.eu), 28.7.2016

<sup>3</sup> Si veda Amato, nell'articolo *“Prevista l'aggravante per il reato commesso sotto l'effetto di alcool”*<sup>3</sup>, sulla configurabilità del dolo eventuale, rileva: *“La scelta del legislatore è all'evidenza quella di ritenere configurabile un addebito colposo, pur a fronte di un trattamento sanzionatorio elevato, nei confronti del responsabile dell'incidente”*, questo orientamento sembra, però, contrastare con quella tendenza, precedente alla riforma, di giungere finanche ad ipotizzare tali condotte riconducibili all'omicidio volontario, sotto il profilo del dolo eventuale.

<sup>4</sup> A tal proposito la Cassazione nel 2014 ha ritenuto responsabile un capocantiere che non aveva segnalato in alcun modo, con apposita segnaletica temporanea, la presenza di un dosso non visibile che provocò un incidente con conseguente perdita della vita ad un motociclista. Di seguito si riporta l'inciso della Suprema Corte: *“In tema di responsabilità per omicidio colposo da sinistro stradale, la circostanza aggravante della violazione della normativa sulla circolazione stradale è ravvisabile non solo quando la violazione della normativa di riferimento sia commessa da utenti della strada alla guida di veicoli ma anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che prevede a carico di un soggetto, pur non impegnato in concreto nella fase della circolazione, un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada”* (Cass. Pen., Sez. IV, n.44811/2014).

<sup>5</sup> Sul punto Antonia Menghini, nella sua pubblicazione *“L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema”*, Editoriale Scientifica, 2016

della prevedibilità rispetto alla realizzazione del reato al momento dell'assunzione, facendo in effetti applicazione dello schema dell'alic. Risulta evidente allora che solo la volontarietà dell'ubriachezza si presterebbe ad una valutazione della prevedibilità della futura realizzazione dell'evento infausto. Per quanti invece ritengano, come sembra preferibile, che la norma di cui all'art. 92 comma 1 c.p. non cristallizzi una vera e propria fictio di imputabilità, l'interrogativo non ha ragion d'essere, posto che la norma non richiede alcuna proiezione psicologica rispetto alla commissione del reato". Ne consegue che dovrà essere provato un triplice nesso tra l'assunzione e lo stato di alterazione, tra lo stato di alterazione psico-fisica e la violazione della regola cautelare in materia stradale e tra quest'ultima violazione e l'evento morte o lesioni. Da ciò possiamo dedurre che, in assenza della prova della causazione "per colpa" dell'evento morte, non sarà possibile un'imputazione a titolo di omicidio stradale e residuerà solo la responsabilità per le contravvenzioni di cui all'art. 186 comma 2 lett. c) o 187 c.d.s. Ove invece a mancare sia il nesso tra lo stato di alterazione e la violazione della regola cautelare di cui sia provata la causalità e l'evento infausto, si avrà concorso formale tra le fattispecie contravvenzionali citate e il reato di omicidio stradale di cui all'art. 586 bis comma 1 c.p.

Rispetto al possibile concorso con altre fattispecie criminose, si evidenzia che la condotta di guidare in stato di ebbrezza o di alterazione integra sia un reato autonomo (artt. 186 e 187 CS), sia la circostanza aggravante dell'omicidio colposo stradale. Si rappresenta che la giurisprudenza prevalente tende ad escludere la sussistenza del reato complesso, non verificandosi una totale perdita di autonomia dei reati contravvenzionali, né una totale fusione, senza sbavature, con l'omicidio colposo aggravato.

Sul punto, di avviso contrario, Fontana, in "Omicidio e lesioni stradali: considerazioni sulla riforma"<sup>6</sup>, si pone anch'egli il medesimo quesito: se la permanenza degli artt. 186 e 187 C.d.s., disciplinanti il reato autonomo di "guida in stato di ebbrezza o di alterazione dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti", in combinato con la nuova previsione dell'omicidio stradale, configurino un concorso di reati o un concorso apparente di norme, oppure se risulti integrata - come si ritiene - un'ipotesi di reato complesso, ex art. 84 c.p.; se, cioè, quel fatto che altrimenti costituirebbe autonomo reato contravvenzionale (previsto dal codice della strada), si sia trasformato in elemento circostanziale, che resta assorbito nell'ipotesi di delitto aggravato - che, in quanto tale, deroga al concorso di reati, perché la legge unifica, in questa incriminazione, il disvalore di tutti i momenti dell'impresa criminosa costituita da più fatti-reato. L'autore propende nettamente per la configurazione del reato complesso ponendo alla base di tale convinzione varie considerazioni, quali ad esempio l'analisi del nuovo *quantum* sanzionatorio previsto, che risulta ampiamente superiore *pro ratione pecuniae* anche al cumulo materiale delle pene stabilite per i singoli reati componenti; o ancora dal rilievo dell'art. 170, comma 2, c.p., ai sensi del quale, la (eventuale) causa estintiva del reato componente (quello del codice della strada) non si estende al reato complesso.

Del medesimo parere, cioè a favore della tesi che vede la sussistenza del reato complesso, anche Piccioni<sup>7</sup>, Ambrosetti<sup>8</sup>, D'Auria<sup>9</sup> e Menghini<sup>10</sup>.

---

<sup>6</sup> Archivio giuridico della circolazione e dei sinistri stradali, 2016

<sup>7</sup> "Molte le incongruenze che rischiano la scure della consulta" in Guida al diritto, N. 16 - 9 aprile 2016

<sup>8</sup> "Il nuovo delitto di omicidio stradale", in Responsabilità civile e Previdenza, fasc. 5, 2016, 1785 e ss

<sup>9</sup> "Omicidio stradale: prime osservazioni", in Diritto penale e processo, 4/2016, 432

<sup>10</sup> "L'omicidio stradale. scelte di politica criminale e frammentazione del sistema". Napoli, 2016

Quanto, poi, al generalizzato inasprimento sanzionatorio, la cui *escalation* consta di ben sei livelli sanzionatori<sup>11</sup>, questo consente da un lato, “*al legislatore di soddisfare l’istanza di rigoristica effettività della risposta repressiva, avanzata dall’opinione pubblica: esito che segue nella misura in cui la maggiore severità della pena riduce le possibilità per il reo di fruire di benefici processuali e penitenziari*”; dall’altro, “*le nuove norme, offrendo al giudice strumenti più duttili, potenti ed efficaci sul versante della responsabilità colposa per l’omicidio e per le lesioni stradali, riducono l’ansia di contestare la forma dolosa per assecondare le esigenze di tutela, spingendo «ad accontentarsi del nuovo reato evitando la strada più complicata della prova del dolo eventuale»*”<sup>12</sup>. Notaro ravvisa sul punto un paradosso dal momento che l’innalzamento sanzionatorio coinvolge anche i minimi edittali, così facendo non riguarderebbe “*realmente le condotte dei temuti “pirati della strada”, ma più facilmente i guidatori che destano minore allarme sociale*”. Amato, opportunamente solleva una questione di fondamentale importanza rispetto alla tenuta razionale del sistema sanzionatorio, sottolineando che “*l’innalzamento del livello delle sanzioni, appare talora privo di ragionevolezza e non proporzionato*”<sup>13</sup>. La maggiore criticità rilevata verte sui dubbi di tenuta costituzionale di tale aumento sanzionatorio, sollevando, per altro, un plausibile contrasto anche con i principi della Carta dei Diritti dell’Unione europea, laddove, all’articolo 49 si afferma che “*le pene inflitte non devono essere sproporzionate rispetto al reato*”.

Tale sperequazione sanzionatoria sembrerebbe, peraltro, mal conciliarsi con altre situazioni di illecito colposo: “[...] è non peregrino il dubbio di un eccesso sanzionatorio, solo considerando i diversi e molto più bassi limiti edittali che qualificano l’omicidio e/o le lesioni aggravate dalla violazioni delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, nel cui ambito sanzionatorio possono rientrare condotte qualificate da profili di colpa molto gravi ed esiti lesivi altrettanto molto gravi (si pensi, per tutte, alla tematica delle malattie professionali). E ciò tacendo del raffronto che pure, non peregrinamente, potrebbe farsi tra l’apparato sanzionatorio qui introdotto e quello in essere per sanzionare i delitti colposi contro l’incolumità pubblica (articoli 449 e seguenti del codice penale) ovvero quello fortemente attenuato applicabile in caso di responsabilità penale del medico, alla luce del *novum normativo* introdotto dalla legge n. 189 del 2012”<sup>14</sup>.

Anche in relazione all’art. 589 *ter*, rubricato “*fuga del conducente nel caso di omicidio stradale*”, la dottrina è abbastanza unanime nel criticare l’opportunità politico-criminale della norma. Se l’intento della riforma era quello di anticipare la reprimenda penale alle circostanze antecedenti al sinistro fatale, non si comprende per quale ragione venga previsto un ulteriore aumento di pena al realizzarsi di una condotta, certamente riprovevole, ma successiva al fatto e non attinente al rispetto della sicurezza stradale<sup>15</sup>. La criticità ravveduta in questa introduzione normativa è relativa al fatto che questa difetti “*qualsivoglia coordinamento sistematico con le ipotesi di omissione di soccorso e di fuga in caso di incidente con danno alle persone disciplinate dal codice della strada (art. 189, commi 6 e 7), onde ne va ricostruito il rispettivo ambito di operatività*”<sup>16</sup>.

---

<sup>11</sup> G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*. Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale, in [www.penalecontemporaneo.it](http://www.penalecontemporaneo.it), 30 giugno 2016.

<sup>12</sup> D. NOTARO, “I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali: norme “manifesto” o specializzazione dello statuto colposo? [www.lelegislazionepenale.eu](http://www.lelegislazionepenale.eu), 28.7.2016

<sup>13</sup> AMATO, “*Innalzamento delle punizioni poco proporzionato*”, in Guida al diritto, fasc. 16/2016; 49 ss

<sup>14</sup> AMATO, “*Innalzamento delle punizioni poco proporzionato*”, in Guida al diritto, fasc. 16/2016; 49 ss

<sup>15</sup> Sul punto, ANCILLOTTI-CARMAGNINI, “*Il nuovo reato di omicidio stradale*”, Santarcangelo di Romagna, 2016.

<sup>16</sup> AMATO, “*L’obbligo di fermarsi aggrava la posizione di chi si dà alla fuga*”, in Guida al diritto, 2016, 16, pp. 71 ss.

