



Criminalia

Annuario di scienze penalistiche

Comitato di direzione

Stefano Canestrari, Giovanni Canzio,
Adolfo Ceretti, Cristina de Maglie,
Luciano Eusebi, Alberto Gargani,
Fausto Giunta, Vincenzo Maiello,
Marco Nicola Miletta, Renzo Orlandi,
Michele Papa, Carlo Piergallini,
Francesca Ruggieri

Coordinatore

Fausto Giunta

Comitato di redazione

Alessandro Corda, Roberto Cornelli, Claudia Larinni, Gianfranco Martiello,
Claudia Mazzucato, Dario Micheletti, Gherardo Minicucci, Daniele Negri,
Caterina Paonessa, Antonio Vallini, Vito Velluzzi

Coordinatore

Dario Micheletti

Direttore responsabile

Alessandra Borghini

www.edizioniets.com/criminalia

Registrazione Tribunale di Pisa 11/07 in data 20 Marzo 2007

Criminalia

Annuario di scienze penalistiche

2020



Edizioni ETS



www.edizioniets.com

© Copyright 2020
EDIZIONI ETS
Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa
info@edizioniets.com
www.edizioniets.com

ISBN 978-884676221-4
ISSN 1972-3857

INDICE

Primo Piano

MICHELE TARUFFO
Senza titolo, ma (La Torre di Babele) 15

GABRIO FORTI
Il giurista e il «compito eterno della muraglia».
Ricordo di Michele Taruffo 17

ENRIQUE GIMBERNAT ORDEIG
In difesa della teoria dell'imputazione oggettiva contro i suoi detrattori
e – anche – contro alcuni dei suoi sostenitori 27

LUCIA RISICATO
Rileggendo Cesare Pedrazzi, Il concorso di persone nel reato,
Palermo, 1952 37

I temi di fondo

GIOVANNI CANZIO
2021: una svolta storica. Dalle provvidenze a favore delle vittime
delle persecuzioni razziali alla strategia nazionale
di contrasto all'antisemitismo 43

CRISTINA DE MAGLIE
Verso una lingua del diritto penale non sessista 71

LUCIANO EUSEBI
Quale diritto penale nel futuro europeo? 87

ANTONIO VALLINI
Tentativo, «macrotentativo» e «microtentativo»
nel diritto internazionale penale 99

Attualità

- STEFANIA CARNEVALE
Carcere e Coronavirus: intorno a ciò che emerge dall'emergenza 141
- FRANCESCO MACRÌ
L'omicidio stradale a cinque anni dalla l. n. 41/2016 157
- DARIO MICHELETTI
Le modificazioni mediate apparenti. Un recente caso in materia di peculato 189
- VITO VELLUZZI
L'analogia giuridica presa sul serio. Osservazioni su Cass., Sez. un. Penali, 17.3.2021, n. 10831 203

Il punto su... Le misure di prevenzione personali

- SERENA SANTINI
Prevenzione personale e terrorismo: profili di insostenibilità del sistema attuale 221
- EDOARDO ZUFFADA
La prevenzione personale ante delictum: alla ricerca di un fondamento costituzionale 253

Antologia

- FABIO FASANI
La nozione di "animale" nel diritto penale 291
- CATERINA IAGNEMMA
Il reato omissivo improprio nel quadro di un approccio sistemico all'evento offensivo 309
- CLAUDIA LARINNI
Intercettazioni "a strascico" e garanzie costituzionali, alla luce delle recenti riforme 347

GIANFRANCO MARTIELLO	
<i>La collaborazione del "terrorista" e del "mafioso" e l'influenza sulla misura e sulle modalità esecutive della pena</i>	379
ROSA PALAVERA	
<i>Beni comuni e sistema penale</i>	397
ROSSELLA SELMINI	
<i>Criminalizzazione e repressione del dissenso politico. Il caso della mobilitazione indipendentista catalana</i>	431

TABLE OF CONTENTS

On the front page

MICHELE TARUFFO
Untitled (The Tower of Babel) 15

GABRIO FORTI
The jurist and the «eternal task of the wall».
Remembering Michele Taruffo 17

ENRIQUE GIMBERNAT ORDEIG
In defense of the theory of objective attribution against its detractors
and – also – against some of its supporters 27

LUCIA RISICATO
Re-reading Cesare Pedrazzi's "Il concorso di persone nel reato",
Palermo, 1952 37

Main Themes

GIOVANNI CANZIO
2021: A historic turning point. From the provisions in favor
of the victims of racial persecution to the national strategy
to fight anti-Semitism 43

CRISTINA DE MAGLIE
Toward a non-sexist language of the criminal law 71

LUCIANO EUSEBI
What criminal law in the future of Europe? 87

ANTONIO VALLINI
Attempt, "macro-attempt" and "micro-attempt"
in international criminal law 99

Current Issues

STEFANIA CARNEVALE
Prison and Coronavirus: on what emerges from the emergency 141

FRANCESCO MACRÌ
Road traffic homicide five years after the passing of Law No. 41/2016 157

DARIO MICHELETTI
Apparent mediated modifications. A recent case in the area of embezzlement 189

VITO VELLUZZI
Legal analogy taken seriously. Observations about Cass., Sez. un. Penali, 17.3.2021, n. 10831 203

Focus on... Personal prevention measures

SERENA SANTINI
Personal prevention and terrorism: aspects of untenability of the current system 221

EDOARDO ZUFFADA
Ante delictum personal prevention: in search of a constitutional basis 253

Anthology

FABIO FASANI
The notion of "animal" in the criminal law 291

CATERINA IAGNEMMA
Criminal liability for failure to act despite a specific duty of care in the framework of a systemic approach to the offensive event 309

CLAUDIA LARINNI
"Trawl" wiretaps and constitutional guarantees in light of recent reforms 347

GIANFRANCO MARTIELLO	
<i>The “terrorist” and “mafioso”’s cooperation and its influence on the extent and manner of sentence implementation</i>	379
ROSA PALAVERA	
<i>Common goods and the penal system</i>	397
ROSSELLA SELMINI	
<i>Criminalization and repression of political dissent. The case of the Catalan pro-independence mobilization</i>	431

Attualità

FRANCESCO MACRÌ

L'OMICIDIO STRADALE A CINQUE ANNI DALLA L. N. 41/2016 (*)

SOMMARIO: 1. Le principali innovazioni introdotte dalla legge n. 41/2016. – 2. L'impatto della nuova normativa sulla sicurezza stradale in Italia. – 2.1. Le “condotte stradali pericolose” selezionate dal legislatore del 2016, e la loro rilevanza statistica quali causa di morte o lesioni. – 2.2. I dati ISTAT sull'andamento del numero vittime di incidenti stradali negli anni 2016-2019. – 3. Le sentenze della Corte Costituzionale in materia. – 3.1. Corte Cost., sent. 17 aprile 2019, n. 88. – 3.2. Corte Cost., sentt. 25 novembre 2020, n. 248 e 24 ottobre 2019, n. 223. – 4. L'omicidio stradale nella giurisprudenza di legittimità tra questioni dogmatiche e criticità applicative. – 4.1. Lo stato di ebbrezza nelle ipotesi aggravate: (con)causa o presupposto della morte? – 4.2. I rapporti tra i reati di “Omicidio stradale” e “Guida sotto l'influenza dell'alcool” (art. 186 c.d.s.). – 4.3. Le pene irrogate in concreto. – 5. “*Requiem*” per il dolo eventuale nel settore *de quo*? – 6. Riflessioni conclusive.

1. *Le principali innovazioni introdotte dalla legge n. 41/2016*

Il 25 marzo 2016 entravano in vigore le disposizioni della legge n. 41/2016, ed in particolare il nuovo delitto di “Omicidio stradale” (art. 589-*bis* c.p.).

Trascorsi oramai cinque anni da allora, si ritiene opportuno provare a tracciare un bilancio dell'impatto della riforma sul nostro ordinamento¹. Volendo

(*) Il contributo è la versione ridotta dell'omonimo lavoro pubblicato in *disCrimen*.

¹ Sul delitto di “Omicidio stradale” *ex art. 589-bis v.*, nell'ampia letteratura, ADDANTE, *Vox populi vox Dei? L'omicidio stradale: una riforma figlia del tempo attuale*, in *Arch. pen.*, 2/2017, p. 1 ss.; AMBROSETTI, *Il nuovo delitto di omicidio stradale*, in *Resp. civ. prev.*, 2016, p. 1785 ss.; BIANCHI, *I nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali (commento alla l. 23 marzo 2016 n. 41)*, in *Studium iuris*, 2016, p. 679 ss.; CAROLI, *Gare in velocità e omicidio stradale: le precisazioni della Cassazione e il dibattito in Germania*, in *Dir. pen. proc.*, 11/2020, p. 1493 ss.; CHIBELLI, *Omicidio “stradale” e guida in stato di ebbrezza: concorso di reati o convergenza apparente di norme? Il possibile revirement (per ora solo rimandato) della Corte di Cassazione*, in *Dir. pen. Cont.*, 6/2017, p. 225 ss.; D'AMICO, *La struttura dell'omicidio stradale tra tipicità debole, colpevolezza intermittente e diritto penale simbolico*, in *Dir. pen. cont.*, 5/2019, p. 89 ss.; D'AURIA, *Omicidio stradale: prime osservazioni*, in *Dir. pen. proc.* 2016, pp. 432 ss.; FIANDACA/MUSCO, *Diritto penale. Parte speciale. I delitti contro la persona*, 5a ed., vol. 2, tomo I, Bologna, 2020, p. 24 ss.; LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni “stradali”*, in *Dir. pen. cont.*, 30 giugno 2016; MASSARO, *Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale “frammentario” a un diritto penale “frammentato”*, in *Dir. pen. cont.*, 20 maggio 2016; F. MANTOVANI, *Diritto penale. Parte speciale. I. Delitti contro la persona*, 7a ed., Milano, 2019, p. 117 ss.; MENGHINI, *L'omicidio stradale. Scelte di politica criminale e frammentazione del sistema*, Trento, 2016; NAPPI, *Omicidio colposo commes-*

esprimerle nella maniera più schematica possibile, le principali novità apportate dalla riforma *de qua*² (focalizzando l'attenzione sull'omicidio stradale³) sono state le seguenti:

I) L'incriminazione di un nuovo delitto autonomo di "Omicidio stradale" (art. 589-*bis*/1 c.p.), sanzionato – nell'ipotesi base – con la medesima cornice edittale (da 2 a 7 anni di reclusione) di cui al previgente omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme sulla circolazione stradale (art. 589/2 c.p.);

II) La frammentazione delle precedenti fattispecie dei commi 2° e 4° dell'art. 589 c.p. (ora abrogate)⁴. Attualmente, difatti, l'art. 589-*bis* c.p. contempla per il "conducente" ebbro o sotto effetto di stupefacenti due nuovi delitti circostanziati aggravati ("privilegiati" *ex art. 590-*quater**)⁵;

III) L'equiparazione, con evidenti finalità di inasprimento sanzionatorio, all'omicidio stradale aggravato commesso da conducente ebbro (con tasso alcolemico

so con violazione delle norme sulla circolazione stradale: riflessioni comparatistiche e prospettive di riforma, in *Ind. pen.*, 1/2020, p. 216 ss.; NOTARO, *I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali: norme "manifesto o specializzazione dello statuto colposo?*, in *Leg. pen.*, 28 luglio 2016; PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio della Consulta: tra ragionevoli "self-restraint" e imbarazzati silenzi*, in *Giur. cost.*, 2/2019, p. 1199 ss.; PAVICH, *Omicidio stradale e lesioni stradali: novità e possibili criticità della nuova legge*, in *Cass. pen.*, 2016, p. 2309 ss.; ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*, in *Dir. pen. cont.*, 1 giugno 2016; SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, in *Dir. pen. cont.*, 18 aprile 2016; TRINCI, *L'omicidio e le lesioni personali stradali* (post L. n. 41/2016), in Balzani/Trinci (a cura di), *I reati in materia di circolazione stradale*, Milano, 2016, p. 345 ss.

²Dopo che già le leggi n. 102/2006 e 125/2008 avevano innestato una disciplina *ad hoc* per le lesioni e l'omicidio colposo commessi "con violazione delle norme sulla circolazione stradale". In punto di evoluzione storica della disciplina penale in materia v. in particolare LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 4 ss., il quale tratta altresì *funditus* degli orientamenti giurisprudenziali sviluppatisi in materia *ante* 2016.

³Relativamente alle lesioni, difatti, premesso che si è introdotta una normativa innovativa con riferimento unicamente a quelle gravi o gravissime, la disciplina ricalca quella contemplata per l'omicidio stradale.

⁴Di cui la seconda puniva con la reclusione da 3 a 10 anni l'omicidio colposo "stradale" commesso da soggetto in stato di ebbrezza alcolica (con tasso alcolemico > 1,5 gr/l) o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, mentre le meno gravi ipotesi di omicidio colposo commesso in stato di ebbrezza rientravano nell'ipotesi "generale" del comma 2°. In dottrina sottolineano tale differenziazione quale innegabile connotato della novella legislativa in commento soprattutto MASSARO, *Omicidio stradale*, cit.; ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit. Cfr. anche sul punto, tra i più recenti, FIANDACA/MUSCO, *Diritto penale. Parte speciale*, cit. p. 24 ss.

⁵Il primo, sanzionato con la reclusione da 5 a 10 anni, applicabile ai conducenti ebbri il cui tasso alcolemico sia tra 0,8 e 1,5 gr/l, ipotesi che dunque *ante reforma* erano sanzionate con un massimo di 7 anni di reclusione; ed il secondo, sanzionato con un minimo edittale particolarmente elevato di 8 anni di reclusione, ed un massimo di 12, applicabile ai conducenti ebbri il cui tasso alcolemico sia superiore a 1,5 gr/l, al quale – come nell'abrogato art. 589/4 – è equiparato il conducente in stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

tra 0,8 e 1,5 gr/l), di eterogenee ipotesi connotate dalla violazione di talune norme del codice della strada⁶. Il legislatore ha quindi punitivamente assimilato, qualora costui cagioni una “morte stradale” (o lesioni gravi/gravissime), il conducente versante in stato di ebbrezza “intermedio”⁷ a chi invece commette talune infrazioni alla normativa del codice della strada, selezionate per la loro supposta maggiore gravità rispetto alle altre⁸.

IV) L'introduzione di circostanze aggravanti totalmente (art. 589-*bis*/6) prive di nesso con il fatto tipico. L'incisiva tendenza all'inasprimento sanzionatorio, quale punto qualificante della presente riforma, si evince altresì dalla previsione di ulteriori circostanze aggravanti per il fatto commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata; o in caso di veicolo a motore (con il quale si è cagionata la morte) sprovvisto di assicurazione obbligatoria, a patto che sia di proprietà dell'autore del fatto⁹.

V) La configurazione (art. 589-*ter*) di una “super-aggravante” in caso di fuga, con un ulteriore incremento fino a due terzi delle già elevate pene contemplate dall'art. 589-*bis*, abbinata alla predisposizione di “limiti minimi” (apparentemente) inderogabili. L'apoteosi della “furia” sanzionatoria del legislatore è espressa, indubbiamente, dalla norma dell'art. 589-*ter* c.p.¹⁰, che contempla, per l'omicida stradale che si dia alla fuga, un aumento da un terzo a due terzi delle già ingenti pene dell'art. 589-*bis*, tale per cui nei casi più gravi di cui al 2° comma, si può

⁶ Ex art. 589-*bis*/5 si applica la cornice edittale aggravata del comma 4° (reclusione da 5 a 10 anni) qualora la morte sia cagionata per colpa da conducente di veicolo a motore che proceda ad una velocità consistentemente superiore ai limiti previsti dal c.d.s.; che attraversi un'intersezione con il semaforo rosso; che circoli contromano; che inverta il senso di marcia presso intersezioni curve o dossi; o che sorpassi un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua.

⁷ Pur se tale ebbrezza può comunque caratterizzarsi per una certa consistenza, potendo corrispondere ad un'ubriachezza corrispondente ad un tasso alcolemico nel sangue del soggetto di 1,5 grammi per litro. Va quindi ribadito, sin da ora, come il tasso alcolemico indichi la misura dell'ubriachezza, la quale – sovente erroneamente assimilata ad essa – va sempre tenuta distinta dall'ebbrezza. Sul punto, per tutti, v. RECCIA, *La criminalità stradale: alterazione da sostanze alcoliche e principio di colpevolezza*, Torino, 2014.

⁸ V. *infra*, § 2.2. Come è stato però puntualmente evidenziato, suddetta equiparazione pecca di razionalità sia in sé, sia con riferimento alla scelta delle condotte ritenute legislativamente meritevoli di una pena più elevata (v. a tal proposito, *ex multis*, le riflessioni di D'AMICO, *La struttura dell'omicidio stradale*, cit., p. 97 ss.; MASSARO, *Omicidio stradale*, cit., p. 9).

⁹ A tal riguardo, rileva in modo pertinente LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 26 ss., che «si tratta di una locuzione tanto comune nella letteratura penalistica quanto pressoché inedita nel codice penale, che sembra alludere all'(estensione dell)responsabilità del proprietario che non era alla guida del veicolo ma viene comunque chiamato a rispondere del delitto ai sensi dell'art. 40 cpv o dell'art. 113 (...)».

¹⁰ Per le lesioni stradali gravi e gravissime, peraltro, è contemplata un'analogha disciplina nell'art. 590-*ter* c.p.

raggiungere un massimo edittale di 20 anni di reclusione. Si consideri inoltre che, con una norma inconsueta per la legislazione penale italiana, viene altresì stabilito che, sempre qualora il conducente si dia alla fuga, la pena applicata non potrà comunque essere inferiore a 5 anni di reclusione¹¹.

2. *L'impatto della nuova normativa sulla sicurezza stradale in Italia*

Una delle dichiarate finalità dei fautori del disegno di legge sull'omicidio stradale (d.d.l. n. 859/2013), a partire dal quale si è poi pervenuti alla definitiva approvazione della l. n. 41/2016, era quella di dissuadere – predisponendo cornici edittali molto elevate, soprattutto con riferimento ai minimi di pena¹² – i potenziali delinquenti stradali, ed in particolare quelli propensi a condurre veicoli a motore in stato di intossicazione da alcool o stupefacenti, dal porre in essere condotte pericolose per l'incolumità e la vita di altre persone (oltre che dei conducenti medesimi).

2.1. *Le "condotte stradali pericolose" selezionate dal legislatore del 2016, e la loro rilevanza statistica quali causa di morte o lesioni*

L'obiettivo appena enunciato, pur subordinato – nelle intenzioni dei promotori della riforma legislativa – a quello di evitare che ad un conducente ebbro cagionante la morte di una persona venisse comminata “una sanzione inferiore, o sostanzialmente analoga, a quella comminata per un furto di serie B”¹³, ergo di ottenere la concreta irrogazione di pene detentive cospicue, è però emerso nella sua rilevanza soprattutto a seguito delle modifiche intercorse in sede di iter legislativo, e poi confluite nel testo definitivo della l. n. 41/2016.

¹¹ La fissazione di un minimo – apparentemente – inderogabile di pena “rigido” (5 anni di reclusione), oltre a incidere in maniera inconsueta sull'esercizio del potere di commisurazione della pena ex artt. 132 e 133 c.p. del giudice, appare però manifestamente irragionevole, e dunque inconstituzionale, con riferimento ai ben distinti livelli sanzionatori associati alle diverse ipotesi delittuose dell'art. 589-bis c.p.

¹² Minimi edittali che, effettivamente, nella prassi giudiziaria si avvicinano maggiormente, rispetto ai massimi, ai livelli medi di sanzione detentiva concretamente irrogata dai giudici: ad esempio, per quanto riguarda i reati sessuali, sia consentito il rinvio a MACRÌ, *La violenza sessuale (art. 609-bis c.p.) nella giurisprudenza della Suprema Corte del 2015: analisi di 110 sentenze di inammissibilità e rigetto tra orientamenti esegetici di legittimità e opzioni sanzionatorie di merito*, in *Dir. pen. cont.* (riv. trim.), 1/2016, p. 162 ss.

¹³ Così si esprimeva l'allora premier incaricato Matteo Renzi nei discorsi tenuti il 22 e 24 febbraio 2014 per chiedere la fiducia ai due rami del Parlamento: al riguardo v. l'accurata ricostruzione storica di LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 10.

Come già visto, invero, il 5° comma del vigente testo dell'art. 589-*bis* estende l'applicazione della medesima pena da 5 a 10 anni di reclusione, ricollegata all'omicidio stradale aggravato dallo stato di ebbrezza alcolica “intermedia” del conducente, a numerose altre ipotesi in cui la morte sia cagionata per colpa da un conducente che realizzi una sorta di “condotta stradale particolarmente pericolosa”, o almeno ritenuta tale dal legislatore. Tra le condotte in questione, peraltro, vengono elencate alcune – ma non tutte – delle principali cause accertate o presunte di incidente stradale, quali rilevate dalle più autorevoli indagini statistiche.

Tenendo quindi presenti i più recenti dati ISTAT al riguardo, aggiornati al 27 ottobre 2020 e riferiti agli incidenti stradali registrati in Italia nell'anno 2019¹⁴, emerge che:

- L'eccesso di velocità è stato causa (accertata o presunta) del 9,2% degli incidenti¹⁵.

- Sorpassi e manovre irregolari sono stati ritenuti causalmente rilevanti nell'8,7% delle ipotesi¹⁶.

- La circolazione contromano ha avuto un impatto causale nel 2,0% dei casi.

- Il mancato rispetto delle segnalazioni semaforiche ha avuto un'incidenza causale dello 0,8%.

Considerato che per quasi un quinto di tutti gli incidenti non è stata riscontrata una causa determinata, ciò implica che tali condotte stradali pericolose “nomite”¹⁷ coprono oltre un quarto del totale degli incidenti. Si tenga poi presente che lo stato di ebbrezza o la guida sotto l'effetto di stupefacenti (in almeno uno dei conducenti dei veicoli coinvolti) sono stati riscontrati in, rispettivamente, il 3,0% e lo 0,6% degli incidenti con lesione¹⁸.

¹⁴ ISTAT, *Prospetto 4 – Cause accertate o presunte di incidente*, in *Incidenti stradali. Anno 2019*, 23 luglio 2020 (aggiornamento 27 ottobre 2020), p. 7, reperibile sul sito istituzionale www.istat.it.

¹⁵ Si tenga presente, comunque, che la rilevanza dello stesso come circostanza aggravante, ai sensi dell'art. 589-*bis*/5 c.p., è limitata alle sole ipotesi ritenute più gravi (es.: velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita su strade extraurbane).

¹⁶ Anche qui va precisato che il Testo Punitivo italiano attualmente vigente attribuisce valenza aggravante non a tutti i sorpassi o manovre irregolari, bensì solo a: 1) manovre di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi; 2) il sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua.

¹⁷ Così le ha definite PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio*, cit., p. 1201.

¹⁸ ISTAT, *Prospetto 4 – Cause accertate o presunte di incidente*, cit., p. 8: trattasi dei dati forniti dalle Polizie Locali di Comuni capoluogo nei cui territori risiedono oltre 17 milioni di persone. Secondo un'altra rilevazione, tali condotte sarebbero state invece rilevanti nel 8,7% e 3,4%: dati, peraltro, la cui rilevazione non risulta pienamente affidabile, ma che tendono a corroborare la tesi che l'incidenza di tali fattori – per contrastare i quali è stata precipuamente implementata la novella le-

Vanno però considerate, sempre secondo l'indagine statistica menzionata, talune delle condotte stradali pericolose “innominate”, le quali comunque sono state frequentemente accertate/presunte quali cause di sinistri stradali, e segnatamente:

- Il procedere senza mantenere la distanza di sicurezza è stato rilevato quale causa (accertata o presunta) del 9,0% degli incidenti¹⁹.

- Il procedere senza rispettare il segnale di “stop” ha avuto un'incidenza causale nel 4,9% dei sinistri considerati.

- L'infrazione consistente nel mancato rispetto del segnale di dare precedenza è stata ritenuta causalmente rilevante nel 4,6% delle ipotesi.

- La rilevanza causale di altri comportamenti nella circolazione, in cui può rientrare anche l'uso di apparecchi informatici o telefonici alla guida, è stata riscontrata nel 3,4% degli incidenti stradali.

Le rilevazioni statistiche, pertanto, confermano l'incongruità della scelta del legislatore del 2016 di concentrare il rigore sanzionatorio – in caso di morte o lesioni gravi/gravissime – verso talune violazioni di norme del codice della strada, escludendone invece altre, quali segnatamente il mancato rispetto del segnale di stop; la mancata concessione della precedenza, il non rispetto della distanza di sicurezza e l'uso di apparecchi informatici o telefonici mobile durante la conduzione di un veicolo. Tale scelta, come già visto nelle precedenti pagine, era peraltro già stata criticata sotto il profilo dogmatico da molteplici autori all'indomani dell'entrata in vigore della l. n. 41/2016²⁰. Pur sottolineandosi, in alcuni scritti²¹, l'indubbio dato che le condotte enunciate dall'art. 589-bis/5 siano per lo più connotate da una “colpa grave”²², è altresì evidente come l'elencazione *de qua*, anche a prescindere dai dati statistici appena esposti, peccchi al contempo sia per eccesso che per difetto.

Sotto il primo profilo, il legislatore del 2016 ha peccato per eccesso, in particolare, nel momento in cui ha inserito tra le ipotesi aggravate “nominate”

gislative in commento – sia, seppur non marginale, non così alta in relazione all'elevato numero annuale di vittime della strada.

¹⁹ ISTAT, *Prospetto 4 – Cause accertate o presunte di incidente*, cit., p. 7.

²⁰ In particolare v. D'AMICO, *La struttura dell'omicidio stradale*, cit., p. 97 ss.; LOSAPPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 21 ss.; MASSARO, *Omicidio stradale*, cit., p. 9.; PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio*, cit., p. 1209.

²¹ MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 90.

²² In tal senso MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 91, la quale a tal proposito evidenzia che «le condotte [di cui al comma 5°] si caratterizzano certamente per un accentuato allontanamento rispetto allo standard di guida dell'uomo medio, estrinsecandosi nella violazione di una norma di diligenza particolarmente rilevante (es. non superare in prossimità di un dosso) o nella gravità dell'inosservanza della regola cautelare prescritta, intesa quale scostamento considerevole dalla regola precauzionale (es. violazione dei limiti di velocità)».

dell'art. 589-*bis*/5 (e 590-*bis*/5) l'attraversamento di un'intersezione con il semaforo disposto al rosso, tra l'altro incongruamente accostato – nel n. 2) – alla circolazione contromano²³. Nel primo caso, difatti, si tratta spesso di violazioni caratterizzate da colpa incosciente²⁴, e comunque non tipiche di quella c.d. “*recklessness*” che nell'ottica legislativa dovrebbe caratterizzare suddette condotte²⁵. La circolazione contromano, invece, a prescindere dalla consapevolezza – in capo al soggetto – dell'infrazione commessa e dei possibili eventi lesivi/mortali derivabili dalla stessa, è senz'altro inquadrabile in tale alveo, soprattutto qualora avvenga in autostrade o comunque strade a scorrimento veloce²⁶.

Relativamente alle pecche per difetto della norma in commento, e dunque alle infrazioni delle regole prescritte dal codice della strada non inserite tra le “condotte pericolose nominate” di cui all'art. 589-*bis*/5 c.p., spicca senz'altro l'uso di dispositivi informatici o telefonici alla guida (con l'ovvia esclusione di quelli – come i sistemi “vivavoce” ecc. - che non incidono sulla concentrazione del conducente)²⁷.

Se pertanto, sotto il profilo tecnico-giuridico, le fattispecie aggravate di cui gli artt. 589-*bis*/5 e 590-*bis*/5 c.p. sono ampiamente criticabili sotto una molteplicità di profili, non può comunque tacersi che è principalmente dall'inclusione, in siffatte previsioni, delle menzionate “condotte stradali particolarmente pericolose” che si

²³ Condivide siffatta opinione gran parte della dottrina: v. ad esempio ADDANTE, *Vox populi vox Dei?*, cit., p. 13 ss.; PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio*, cit., p. 1208 ss.; ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., p. 10.

²⁴ Si consideri, ad esempio, il caso – non certo scolastico – prospettato da ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., p. 13 (e ripreso da PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio*, cit., p. 1208 ss.), di un chirurgo, che, affaticato dalla esecuzione di un delicato e lunghissimo intervento, mentre torna a casa in auto continui a pensare alle modalità di esecuzione dell'intervento (magari affacciando l'ipotesi di aver compiuto qualche errore) e che, immerso in tali preoccupazioni, non accorgendosi di un semaforo rosso, oltrepassa l'incrocio senza fermarsi investendo mortalmente un passante.

²⁵ Taluni autori parlano al riguardo di una c.d. “sconsideratezza” (seppure tale concetto sia tutt'altro che consolidato in dottrina), al riguardo v. in particolare MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 90; SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*, cit., p. 14 ss.

²⁶ Si consideri un rilevante caso giurisprudenziale, il caso Beti (Cass. pen., Sez. I, n. 18220 del 11 marzo 2015, in www.iusexplorer.it), nel quale l'agente, alla guida di un grande SUV, aveva percorso l'autostrada A26 per molti chilometri in contromano, cagionando infine un impatto quasi frontale con un altro veicolo, dal quale era derivato il decesso del conducente e dei tre passeggeri di quest'ultimo: v. al riguardo, per maggiori approfondimenti, MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 150 ss.; PISA, *L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale*, in *Dir. pen. proc.*, 2/2016, p. 147 ss.

²⁷ V. in particolare D'AMICO, *La struttura dell'omicidio stradale*, cit., p. 97 ss.; LOSAPPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 13 ss.; MASSARO, *Omicidio stradale*, cit., p. 9; ROIATI, *L'introduzione dell'omicidio stradale*, cit., p. 12 ss.; SQUILLACI, *Ombre e (poche) luci*, cit., p. 14 ss.

evince l'intento legislativo “ancillare” di perseguire una riduzione del numero di persone decedute – e lesionate – a causa di sinistri stradali.

2.2. I dati ISTAT sull'andamento del numero vittime di incidenti stradali negli anni 2016-2019

A un quinquennio dall'entrata in vigore della novella, è possibile ora comparare una quantità non trascurabile di dati sul numero dei decessi (e feriti) in incidenti stradali occorsi rispettivamente negli anni precedenti e successivi alla riforma.

A tal proposito, considerando che la l. 41/2016 è entrata in vigore il 25 marzo 2016, si è proceduto ad una parziale semplificazione del confronto, comparando da un lato i dati del quadriennio 2012-13-14-15, e dall'altro quelli del 2016-17-18-19²⁸.

Anticipando sin da ora che la riduzione del numero dei deceduti (entro 30 giorni dal sinistro) e dei feriti in incidenti stradali è sceso, nel quadriennio successivo all'entrata in vigore della nuova disciplina, in misura nettamente inferiore al quadriennio precedente, va peraltro aggiunto che tale, pur meno consistente, riduzione potrebbe comunque essere attribuita, almeno in parte, al rinnovamento – favorito dagli incentivi statali, soprattutto negli anni 2015, 2016 e 2017²⁹ – del parco veicoli: è indubbio, del resto, che nei più moderni veicoli a motore, e soprattutto nelle autovetture, i dispositivi di sicurezza (es.: frenata automatica d'emergenza, ABS, airbag, *driver alert* ecc.) siano senz'altro più diffusi, e la carrozzeria sempre più spesso progettata in modo da resistere maggiormente ad eventuali urti (ottenendo migliori risultati nel c.d. “*crash test*”)³⁰.

²⁸ Per quanto riguarda l'anno 2020, difatti, lo stesso non è stato preso in considerazione sia perché il rapporto statistico completo sullo stesso dovrebbe essere pubblicato nel secondo semestre 2021, sia – prima ancora – in quanto i dati relativi al suddetto saranno comunque condizionati dai numerosi mesi di blocco/limitazione della libertà di circolazione imposti a causa dell'emergenza epidemiologica dovuta al virus SARS-CoV-2.

²⁹ Secondo i dati ufficiali UNRAE, difatti, nel quadriennio 2016-2019 sono state vendute in Italia 7.623.747 autovetture, una quantità ampiamente superiore rispetto alle 5.643.650 del quadriennio 2012-2015 (UNRAE, *Analisi del mercato autoveicoli in Italia*, XX ed. [aggiornata ai dati del 2019], p. 3, reperibile online su www.unrae.it).

³⁰ Un indizio particolarmente pregnante di ciò si può evincere dal dato – evidente dalla Tabella 1 – che il numero dei decessi, negli 8 anni considerati (2012-2019) sia sceso molto di più tra i conducenti ed i passeggeri, ovvero tra chi di regola può beneficiare dei dispositivi di sicurezza dei veicoli, che non tra i pedoni: si consideri, invero, che il numero più alto di pedoni deceduti, tra gli 8 anni considerati, si è registrato nel 2018 (612).

Considerando quindi le cifre di cui alla Tabella 1, che rappresenta un'elaborazione dei dati ufficiali ISTAT sui decessi e feriti in incidenti stradali negli anni 2011-2019, risulta evidente che il quadriennio successivo (salvo una breve porzione) all'entrata in vigore della nuova disciplina penale in materia ha visto un calo, sia dei decessi che – ancora più nettamente – dei feriti in incidenti stradali, meno consistente rispetto al quadriennio precedente³¹.

Tab.1: Decessi e feriti in sinistri stradali negli anni 2011-2019, quali rilevati dall'ISTAT.

ANNO	DECESSI (entro 30 giorni dall'incidente)				FERITI (TOTALE)
	TOTALE	CONDUCENTE	PASSEGGERO	PEDONE	
2011	3860	2690	581	589	292019
2012	3753	2622	555	576	266864
2013	3401	2308	542	551	258093
2014	3381	2291	512	578	251147
2015	3428	2349	477	602	246920
25 marzo 2016: entrata in vigore delle disposizioni della legge n. 41/2016					
2016	3283	2261	452	570	249175
2017	3378	2319	459	600	246750
2018	3334	2258	464	612	242919
2019	3173	2222	417	534	241384
VARIAZIONE 2011-2015	-11,92%	-12,68%	-17,90%	(+) 2,21%	-15,44%
VARIAZIONE 2015-2019	-7,44%	-5,41%	-12,58%	-11,29%	-2,25%

Fonte: rielaborazione propria dei dati ufficiali ISTAT, pubblicati online su dati.istat.it.

³¹ A tal proposito, si sono confrontati i dati relativi all'anno 2015 con quelli del 2011, e i dati 2019 con quelli del 2015.

3. Le sentenze della Corte Costituzionale in materia

Nel quinquennio trascorso dall'entrata in vigore - 25 marzo 2016 - della novella legislativa in commento, la Corte Costituzionale si è già pronunciata sulla compatibilità, con la nostra Costituzione, di taluni profili della normativa riformata di cui agli artt. 589-bis cc., e altresì del codice della strada. Nella sostanza, peraltro, l'unica sentenza avente ad oggetto "diretto" le norme *de quibus* è stata Corte Cost., n. 88/2019, il cui esito non ha condotto, ad ogni modo, a quel radicale stravolgimento della normativa auspicato da molti autori. La Consulta ha difatti adottato quel *self-restraint* già implementato in altre recenti pronunce concernenti provvedimenti legislativi in materia penale (v., *ex multis*, le pronunce di rigetto concernenti la normativa sullo stalking [d.l. n. 11/2009], o sui reati sessuali [l. n. 66/1996]).

Nel complesso, quindi, la Corte ha ritenuto le opzioni normative adottate nel 2016, a partire dall'inasprimento della risposta sanzionatoria, non contrastanti con i canoni di proporzionalità e ragionevolezza imposti, dagli artt. 3, 25/2 e 27 Cost., quali limiti a quell'area di discrezionalità politica riconosciuta al legislatore.

Va però rammentato che le previsioni maggiormente in contrasto con i principi appena menzionati (proporzionalità e ragionevolezza) sono probabilmente quelle in materia di fuga del conducente (artt. 589-ter e 590-ter c.p.), posto che impongono al Giudice – limitandosi all'omicidio stradale – di irrogare, a fronte della fuga dell'autore del fatto, una pena minima non inferiore a 5 anni di reclusione anche nell'ipotesi non aggravata (art. 589-bis/1) sanzionata con la reclusione da 2 a 7 anni³².

In aggiunta, è opportuno anche trattare brevemente di due sentenze (Corte Cost. nn. 223/2019 e 248/2020) che, pur non concernendo direttamente norme introdotte o modificate dalla l. n. 41/2016, hanno riguardato comunque il rilevante tema del regime di procedibilità delle lesioni stradali gravi e gravissime (art. 590-bis c.p.).

3.1. Corte Cost., sent. 17 aprile 2019, n. 88

La sentenza n. 88/2019 è senz'altro la pronuncia di maggior rilievo della Consulta sulla novella legislativa *de qua*, avendo vagliato la compatibilità

³² Applicabile nei casi di omicidio stradale commesso da chi si ponga alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica elevata (tasso alcolemico oltre 1,5 gr/lt) o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

costituzionale di una pluralità di disposizioni introdotte o modificate dalla l. 41/2016³³.

Nel ricorso i giudici *a quibus*³⁴, con riferimento a giudizi in materia – rispettivamente – di omicidio e lesioni stradali, rilevavano anzitutto un possibile *vulnus* costituzionale dell'art. 590-*quater* c.p., che attribuisce natura privilegiata a numerose circostanze aggravanti specifiche e qualificate³⁵. A tal proposito, non ci si doleva della deroga al potere di bilanciamento delle circostanze *ex art.* 69 c.p. in quanto tale, bensì del fatto che il divieto di declaratoria di equivalenza o prevalenza riguardasse altresì talune circostanze attenuanti specifiche dei delitti in questione³⁶, e segnatamente quelle di cui agli artt. 589-*bis*/7, 590-*bis*/7 c.p. Tali circostanze difatti contemplano la riduzione fino alla metà della pena dei delitti di omicidio e lesioni stradali qualora “l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole”. Secondo la tesi delle Corti remittenti³⁷, pertanto, dal divieto normativo sarebbe derivata l'ineludibile comminazione di sanzioni detentive sproporzionate per eccesso rispetto al disvalore della condotta realizzata³⁸. Come è stato autorevolmente evidenziato in dottrina, «con piglio ragionieristico, i giudici [*a quibus*] si facevano carico di contabilizzare gli effetti dell'esclusione: nei casi di omicidio stradale, commesso in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, il minimo edittale, pari ad otto anni, può scendere a quattro. Ove, per contro, l'indicata circostanza fosse bilanciabile e, magari, ritenuta prevalente, la pena potrebbe declinare fino ad un anno»³⁹. Di tal guisa, ci si sarebbe trovati dinnanzi, nel caso dell'art. 590-*quater* c.p., ad una norma in contrasto con gli artt. 3, 25/2, e 27 della nostra Carta Costituzionale⁴⁰.

Come accennato, la Consulta ha ritenuto infondate le questioni appena riassunte, rammentando anzitutto come, dopo la riforma del regime di imputazione

³³ Corte Cost., sent. n. 88/2019, depositata il 17 aprile 2019, il cui testo è consultabile integralmente sul sito istituzionale www.cortecostituzionale.it. Al riguardo, in dottrina, v. LEO, *Novità dalla Consulta in materia di omicidio e lesioni stradali*, in *Dir. pen. cont.*, 29 aprile 2019; PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio della Consulta: tra ragionevoli "self restraint" e imbarazzati silenzi*, in *Giur. cost.*, 2/2019, p. 1199 ss.

³⁴ Ovvero il GUP del Tribunale ordinario di Roma, ed il Tribunale ordinario di Torino.

³⁵ Artt. 589-*bis*, commi 2°, 3°, 4°, 5° e 6°; 589-*ter*, 590-*bis*, commi 2°, 3°, 4°, 5°, 6°; e 590-*ter*.

³⁶ Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit., § 1.1 dei *rit. in fatto*.

³⁷ Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit., § 1.1 dei *rit. in fatto*.

³⁸ In tal senso anche LEO, *Novità dalla Consulta*, cit.

³⁹ PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio*, cit., p. 1201, il quale prosegue asserendo che «analogamente, nell'ipotesi di cui al comma 5 dell'art. 589-*bis* (omicidio commesso in violazione di alcune “nominate” disposizioni del codice della strada): negato il bilanciamento, il minimo edittale, pari a cinque anni, potrebbe scivolare soltanto fino alla pena di due anni e sei mesi».

⁴⁰ Più nel dettaglio, il GUP di Roma menzionava tutte e tre gli articoli menzionati, mentre il Tribunale di Torino si limitava agli artt. 3 e 27 Cost.

delle circostanze del 1974, il Legislatore abbia più volte implementato un regime differenziato per “preservare” l’inasprimento di pena scaturente da talune circostanze aggravanti considerate di spiccato rilievo, per le quali ha deciso di privare il Giudice del potere discrezionale – ex art. 69 c.p. - di dichiarare prevalenti, e/o finanche equivalenti, eventuali attenuanti concorrenti⁴¹. La Corte ha inoltre evidenziato che, a tal proposito⁴², in passato numerose ipotesi norme dal simile contenuto abbiano superato il vaglio di costituzionalità⁴³, e ciò in quanto l’orientamento accolto – ispirato, come detto, ad un innegabile “*self restraint*” – è sempre stato quello di censurare le opzioni normative di dosimetria sanzionatoria solo in presenza di una marcata irragionevolezza, riflettente quindi un valicamento degli ampi spazi di legittima discrezionalità politica spettanti al legislatore⁴⁴.

Ciò nonostante, nella stessa sentenza i giudici costituzionali hanno ricordato altresì le ipotesi in cui siffatta irragionevolezza è stata invece ravvisata, come ad es. nell’ipotesi dei divieti di bilanciamento tali da impedire di apprezzare la minore offensività dei “casi di minore gravità” della violenza sessuale (art. 609-bis/3 c.p.), o della ricettazione di “particolare tenuità” (art. 648/2 c.p.)⁴⁵. Ed è però proprio sul canone dell’offensività che la Corte ha incardinato l’architrave argomentativo fondante la decisione sfavorevole ai ricorrenti: «nella fattispecie in esame, l’attenuante ad effetto speciale che viene in gioco non attinge all’offensività. Sia l’omicidio stradale che le lesioni personali stradali, ove ricorra l’attenuante di cui al settimo comma degli artt. 589-bis e 590-bis cod. pen., offendono comunque, anche nell’ipotesi così attenuata, il bene della vita e quello dell’integrità personale. L’attenuante speciale non identifica una fattispecie di minore offensività, ma si colloca sul piano del tutto distinto dell’efficienza causale dove opera il principio non già di proporzionalità, bensì quello di equivalenza delle concause dell’evento. Maggiore, pertanto, è la discrezionalità del legislatore nel dimensionare l’incidenza di tale, eccezionale e del tutto particolare, attenuante (...)»⁴⁶.

Tale approccio ermeneutico, peraltro, ha ricevuto incisive critiche dottrinali, incentrate sul centrale rilievo che un minore contributo causale dell’autore, lungi dall’operare su un piano distinto a quello dell’offensività, può senz’altro incidere

⁴¹ In tal senso anche LEO, *Novità dalla Consulta*, cit.

⁴² Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit., § 13 dei *cons. in dir.*

⁴³ Ad es. - in materia di terrorismo – nel caso dell’art. 1/3 del d.l. n. 625/1979 (convertito nell’art. 1 l. n. 15/1980) oggetto delle sentenze n. 38, del 13 febbraio 1985, e n. 194, del 3 luglio 1985.

⁴⁴ Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit., § 13 dei *cons. in dir.*

⁴⁵ Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit., § 13 dei *cons. in dir.*

⁴⁶ Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit., § 13 dei *cons. in dir.*

sul disvalore di condotta (ed evento), e dunque comportare una diversa lesività del reato⁴⁷.

Se quindi il giudice ha reputato infondati i principali profili di censura costituzionale prospettati dai giudici *a quibus*, relativi al regime privilegiato delle aggravanti *ex art. 590-quater* c.p., la stessa ha nel contempo condiviso le doglianze relative ad un'altra innovazione normativa apportata dalla l. n. 41/2016, cioè l'introduzione di un meccanismo di "revoca automatica" della patente di guida, ai sensi dell'art. 222/2, quarto periodo, del codice della strada (d.lgs. n. 285/1992) in caso di condanna per i delitti di omicidio (art. 589-*bis* c.p.) e lesioni (art. 590-*bis*) stradali. In siffatta ipotesi, la Corte ha dichiarato l'incostituzionalità della norma impugnata in quanto contemplante un automatismo sanzionatorio lesivo del principio di uguaglianza di cui all'art. 3 Cost.⁴⁸, essendo la revoca disposta – in modo indiscriminato – per tutti i delitti degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p.: in tal modo si obliterava, irragionevolmente, l'ampio divario, sotto il profilo della colpevolezza e dell'offensività, sussistente tra le distinte fattispecie, inequivocabilmente significato dallo stesso legislatore mediante la predisposizione di cornici sanzionatorie fortemente differenziate⁴⁹.

3.2. Corte Cost., sentt. 25 novembre 2020, n. 248 e 24 ottobre 2019, n. 223

Vanno poi trattate altre due sentenze della Consulta, la n. 223/2019⁵⁰ e la n. 248/2020⁵¹, con le quali la Corte ha respinto i ricorsi dei giudici *a quibus*⁵², i quali propugnavano l'illegittimità costituzionale del d.lgs. n. 36/2018⁵³, nella parte in cui non ricomprende tra i reati perseguibili a querela il delitto di lesioni stradali

⁴⁷ PIERGALLINI, *L'omicidio stradale al primo vaglio*, cit., p. 1204.

⁴⁸ Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit., § 19 e 29 dei *cons. in dir.*

⁴⁹ Più nel dettaglio, come ha rilevato LEO, *Novità dalla Consulta*, cit. «ragionando allora (ed anche) in termini di proporzionalità, la Corte ha ritenuto che la "pena fissa" trovi una base applicativa ragionevole nelle più gravi ipotesi descritte al secondo ed al terzo comma di entrambe le norme in gioco, ma che la proporzione venga meno per le fattispecie non aggravate: "(...) l'automatismo della sanzione amministrativa più non si giustifica e deve cedere alla valutazione individualizzante del giudice"».

⁵⁰ Corte Cost., sent. n. 223/2019, depositata il 24 ottobre 2019, consultabile su www.corteistituzionale.it. Al riguardo v. MINELLI, *La Corte costituzionale "salva" la procedibilità d'ufficio delle lesioni stradali gravi o gravissime*, in *giurisprudenza Penale Web*, 1/2020.

⁵¹ Corte Cost., sent. n. 248/2020, depositata il 25 novembre 2020, consultabile su www.corteistituzionale.it.

⁵² Rispettivamente, per la sentenza n. 223/2019, dal Tribunale di La Spezia; mentre per la sentenza n. 248/2020 dal GIP presso il Tribunale di Treviso, dal Tribunale di Milano e dal Tribunale di Pisa.

⁵³ Decreto legislativo 10 aprile 2018, n. 36, recante «Disposizioni di modifica della disciplina del regime di procedibilità per taluni reati in attuazione della delega di cui all'articolo 1, commi 16, lettere a) e b), e 17, della legge 23 giugno 2017, n. 103».

gravi e gravissime (art. 590-*bis*/1 c.p.). Le norme costituzionali violate, ad avviso dei giudici remittenti, sarebbero state gli artt. 76, 77/1, 25/2, e 3 della Carta⁵⁴.

Prendendo in considerazione essenzialmente – e sinteticamente – la decisione del 2020, nella quale le doglianze provenivano da ben tre giudici *a quibus*, si contestava il fatto che il legislatore del 2018, in sede di esercizio della delega concessa dalla l. n. 103/2017⁵⁵, non avesse incluso il delitto *ex art. 590-*bis*/1 c.p.* (lesioni stradali gravi e gravissime⁵⁶) tra quelli di cui veniva modificato il regime di procedibilità, istituendosi la procedibilità a querela anziché quella – allora, e ancora oggi, prevista – d'ufficio⁵⁷. Tale esclusione era giustificata, secondo il Governo, dall'equiparazione della malattia, derivante dalle lesioni gravi e gravissime, alla “infermità che cagioni incapacità alla vittima” inserita dal legislatore delegante del 2017 quale condizione ostativa alla previsione della procedibilità a querela⁵⁸.

Secondo i giudici *a quibus*, peraltro, oltre ai limiti alla potestà legislativa dell'Esecutivo di cui agli artt. 76 e 77 Cost.⁵⁹, sarebbe stato violato anche l'art. 25/2 Cost. in quanto, non avendo rispettato le disposizioni della legge delega *de qua*, «il Governo si sarebbe discostato dalle scelte di politica criminale del Parlamento, così ledendo il principio della riserva di legge in materia penale⁶⁰».

Da ultimo, la mancata previsione della procedibilità a querela del delitto *ex art. 590-*bis*/1* avrebbe configurato altresì una violazione dell'art. 3 Cost., a fronte del riscontro di un irragionevole contrasto con la *ratio* complessiva della l. n. 103/2017⁶¹.

⁵⁴ In relazione alla sent. n. 223/2019 viene citato comunque, nel testo della decisione, unicamente l'art. 76 quale norma costituzionale di cui il giudice *a quo* avrebbe denunciato la violazione.

⁵⁵ Precisamente dall'art. 1, comma 16, lettera a), della legge 23 giugno 2017, n. 103 (Modifiche al codice penale, al codice di procedura penale e all'ordinamento penitenziario).

⁵⁶ Viene citato unicamente il comma 1° della norma incriminatrice, in quanto i successivi riguardano le ipotesi aggravate dallo stato di ebbrezza, dall'intossicazione da stupefacenti ecc.

⁵⁷ Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., § 1.1.2 dei *rit. in fatto*. Viene infatti rilevato che la legge delegante del 2017 aveva delegato il Governo «prevedere la procedibilità a querela per i reati contro la persona puniti con la sola pena edittale pecuniaria o con la pena edittale detentiva non superiore nel massimo a quattro anni, sola, congiunta o alternativa alla pena pecuniaria», prevedendo eccezioni unicamente per «il delitto di cui all'articolo 610 del codice penale, e per i reati contro il patrimonio previsti dal codice penale, salva in ogni caso la procedibilità d'ufficio qualora ricorra una delle seguenti condizioni: 1) la persona offesa sia incapace per età o per infermità; 2) ricorrano circostanze aggravanti ad effetto speciale ovvero le circostanze indicate nell'articolo 339 del codice penale; 3) nei reati contro il patrimonio, il danno arrecato alla persona offesa sia di rilevante gravità».

⁵⁸ Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., § 1.1.2 dei *rit. in fatto*.

⁵⁹ Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., §§ 1.1.2.1 e 1.1.2.2 dei *rit. in fatto*.

⁶⁰ Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., § 1.1.2.3 dei *rit. in fatto*.

⁶¹ Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., § 1.1.2.4 dei *rit. in fatto*.

La Consulta non ha però condiviso le doglianze dei giudici remittenti, ribadendo in primo luogo le argomentazioni già utilizzate dalla medesima Corte nella sentenza n. 223/2019, con riferimento all'asserita violazione dell'art. 76 Cost. (violazione del potere di legislazione delegata)⁶². Nella decisione del 2019, difatti, era stato evidenziato che la scelta del Governo – trasfusa nel d.lgs. n. 36/2018 – di ravvisare anche nel delitto di lesioni stradali dell'art. 590-*bis* c.p. un'esigenza di “tutela rafforzata” non fosse in contrasto con i criteri di delega della l. n. 103/2017, posto che da tale reato può derivare «una situazione di incapacità, transitoria o permanente, tale da renderle più difficoltosa una eventuale iniziativa giudiziaria volta a sollecitare la persecuzione penale del responsabile delle lesioni»⁶³.

Relativamente alle altre censure, la sentenza della Consulta del 2020 si è focalizzata soprattutto su quella formulata dal Tribunale di Pisa con riferimento all'art. 3 Cost., secondo cui dalla previsione della procedibilità d'ufficio per le lesioni stradali (gravi o gravissime) *ex* art. 590-*bis* c.p. deriverebbe un'irragionevole disparità di trattamento tra siffatto delitto e quello di lesioni gravi o gravissime commesse nell'esercizio della professione sanitaria, procedibile invece a querela⁶⁴.

La Corte Costituzionale non ha però condiviso tali doglianze, affermando in particolare che le stesse «non siano sufficienti a connotare in termini di illegittimità costituzionale la scelta (...) di prevedere la procedibilità d'ufficio per tutte le ipotesi di lesioni personali stradali gravi o gravissime; scelta che si iscriveva nel quadro di un complessivo intervento volto ad inasprire il trattamento sanzionatorio per questa tipologia di reati, ritenuti di particolare allarme sociale (...)»⁶⁵.

Da ultimo, va comunque menzionato sul punto che la Commissione presieduta dal Presidente emerito della Corte Costituzionale Giorgio Lattanzi, istituita dalla Ministra della Giustizia con decreto del 16 marzo 2021 per elaborare proposte di riforma in materia di processo e sistema sanzionatorio penale, ha inserito i delitti *ex* art. 590-*bis* c.p. tra quelli per cui andrebbe nuovamente stabilita la procedibilità a querela⁶⁶.

⁶² Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., § 7 dei *cons. in dir.*

⁶³ Corte Cost., sent. n. 223/2019, cit., § 4.3 dei *cons. in dir.*

⁶⁴ Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., § 9.1 dei *cons. in dir.*

⁶⁵ Corte Cost., sent. n. 248/2020, cit., § 9.3 dei *cons. in dir.*

⁶⁶ V. al riguardo la “Relazione finale e proposte di emendamenti al d.d.l. a.c. 2435”, presentata dalla Commissione di studio *de qua* e presentata il 24 maggio 2021, reperibile su www.giustizia.it, § 2.13, p. 41 ss.

4. *L'omicidio stradale nella giurisprudenza di legittimità tra questioni dogmatiche e criticità applicative*

A circa cinque anni dall'entrata in vigore della l. n. 41/2016 sono già state pronunciate alcune interessanti sentenze ad opera della Suprema Corte. Posti i notori problemi di durata del processo penale, comunque, sul portale istituzionale della Cassazione è stato possibile reperire solo sei decisioni ritenute meritevoli di analisi: con esse si è peraltro ritenuto utile comparare – vista la non risalente data di emissione (ud. 20 giugno 2018) – una sentenza applicativa della disciplina *ante reforma*⁶⁷. Visti anche i “soli” cinque anni trascorsi, delle sei sentenze applicative della disciplina riformata (artt. 589-*bis* ss. c.p.), la metà (tre) sono state emanate a seguito di ricorso contro sentenza applicante la pena su richiesta delle parti (c.d. “patteggiamento”), e dunque in esito a procedimenti di durata molto inferiore alla media⁶⁸.

Sotto il profilo dell'esegesi della complessa norma incriminatrice del delitto di “Omicidio stradale”, invece, una preminente rilevanza dogmatica – ma prima ancora “pragmatica” – spetta alla recente sentenza n. 4882/2020⁶⁹, la quale ha ricostruito in termini particolarmente rigorosi per l'autore le fattispecie aggravate dalla guida in stato di ebbrezza o di intossicazione da stupefacenti (commi 2°-4° dell'art. 589-*bis* c.p.), ritenendo siffatti stati dei meri presupposti applicativi dei delitti menzionati, tali da escludere l'esigenza di accertare un qualsivoglia nesso causale tra l'intossicazione alcolica o da stupefacenti, da un lato, e l'evento morte, dall'altro⁷⁰.

4.1. *Lo stato di ebbrezza nelle ipotesi aggravate: (con)causa o presupposto della morte?*

Uno dei punti qualificanti della novella legislativa del 2016 è senz'altro la differenziazione – processo già iniziato, peraltro, con le riforme del 2006 e 2008⁷¹ – delle ipotesi di morte cagionata colposamente da conducente in stato di

⁶⁷ Cass. pen., sez. IV, n. 32221 del 20 giugno 2018, reperibile sul portale istituzionale della Corte di Cassazione <http://www.italggiure.giustizia.it/sncass/>.

⁶⁸ Ciò, peraltro, ha reso impossibile procedere ad esaustive comparazioni – che richiederebbero un numero ben più ampio di sentenze – in tema di opzioni sanzionatorie giudiziarie *ante* e *post reforma*, sebbene siano emerse già talune indicazioni sul punto.

⁶⁹ Cass. pen., Sez. IV, n. 4882 del 5 febbraio 2020, reperibile su <http://www.italggiure.giustizia.it/sncass/>. Al riguardo v. l'ampio commento di BRANCATI, *Omicidio stradale e stato di ebbrezza: la Suprema Corte ancora all'incrocio tra incerte qualificazioni normative e (s)comodi automatismi*, in *Arch. pen.*, 3/2020, p. 1 ss.

⁷⁰ Cfr. BRANCATI, *Omicidio stradale*, cit., p. 8.

⁷¹ V. *supra*, § 1.

ebbrezza o stupefazione rispetto alle altre (*rectius*: ad alcune delle altre⁷²). Come si è visto, invero, le fattispecie aggravate privilegiate dell'omicidio stradale arrivano a contemplare addirittura (art. 589-*bis*/2 c.p.) un minimo edittale di 8 anni di reclusione, quattro volte superiore a quello previsto per l'incriminazione "base" ex art. 589-*bis*/1.

Una siffatta severità sanzionatoria ha quindi spinto la dominante dottrina a sollecitare «una lettura restrittiva della fattispecie che saldi in una relazione molto stretta l'evento con gli elementi del disvalore d'azione più significativi dal punto delle scelte politico-criminali e sanzionatorie (e respinga la lettura che relega lo stato di ebbrezza tra le occasioni del risultato lesivo)»⁷³. Viene poi menzionata la giurisprudenza di legittimità che, già nel vigore della meno severa disciplina legislativa *ante reforma*, richiedeva comunque l'accertamento di un nesso di "strumentalità-occasionalità" tra lo stato di intossicazione dell'agente e la morte stradale cagionata da costui⁷⁴.

La stessa Corte di legittimità, ad inizio 2020, ha però emesso la già menzionata sentenza n. 4882/2020, nella quale ha accolto un'esegesi delle ipotesi aggravate *de quibus* tale da escludere qualunque necessità di accertare quella "causalità della colpa" ricollegabile allo stato di ebbrezza del conducente al momento del sinistro mortale (o "gravemente" lesivo)⁷⁵, incentrando *de facto* il contundente aggravio di

⁷² Ciò in quanto, come più volte rammentato, il Legislatore del 2016 ha equiparato, con l'art. 589-*bis*/5 (art. 590-*bis*/5 per le lesioni), all'omicidio stradale commesso da conducente versante in stato di ebbrezza "intermedio" (tasso alcolemico nel sangue tra 0,8 e 1,5 gr/lt) talune ipotesi "nominate" di violazione di regole di condotta stradali (es.: superamento consistente dei limiti di velocità).

⁷³ Così LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 18, il quale corrobora tale orientamento, in ottica sistematica, evidenziando che «L'ipotesi base di guida in stato di ebbrezza (alcolemia da > 0,5 a < = 0,8 g/l) (...) non determina un aggravamento della pena oltre i limiti edittali ma può rilevare solo quale profilo di colpa della fattispecie base dell'omicidio e delle lesioni "stradali" legata all'evento nell'ambito di una correlazione condizionalistica, in virtù della quale l'interprete/il giudice devono accertare se la regola cautelare è stata causa/concausa del risultato lesivo e (per converso) se questo non si sarebbe verificato senza lo specifico profilo di inosservanza che viene contestato all'indagato/imputato». Cfr. anche, anche in tal caso nell'ottica di una valorizzazione del principio di colpevolezza, D'AMICO, *La struttura dell'omicidio stradale*, cit., p. 100 ss.

⁷⁴ Cass. pen., Sez. IV, n. 15050 del 14 marzo 2014, in *www.itagiure.giustizia.it*, citata da LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 18.

⁷⁵ Cass. pen., Sez. IV, n. 4882/2020, cit., § 7 dei *cons. in dir.* Nel caso di specie, la Cassazione ha confermato la condanna, per omicidio stradale aggravato (art. 589-*bis*/2 c.p.) pronunciata dalla CdA di Firenze a carico di un soggetto che «ponendosi in stato di ebbrezza alcolica (gr/l 2,37), alla guida di un furgone su cui viaggiava come trasportata (...), senza previamente controllare l'allaccio delle cinture di sicurezza da parte della medesima e la chiusura dello sportello lato passeggero, compiuto una manovra di svolta a sinistra, in un'area di parcheggio, ad una velocità eccessiva, così proiettando la trasportata al di fuori dell'abitacolo, ed investendola con le ruote posteriori del furgone» aveva cagionato la morte della passeggera.

pena unicamente sul rischio astratto (di eventi lesivi) cagionato dal porsi alla guida in stato di intossicazione da sostanze stupefacenti od alcoliche (ove superati i limiti quantitativi di “ubriachezza” di cui ai commi 2° ss. dell'art.589-*bis*). Non è però condivisibile fondare un tale massiccio inasprimento sanzionatorio su un rischio diverso dal pericolo effettivo di cagionare la morte o lesioni a taluno, dovendosi invece – in presenza di tale evento infausto – verificare nel caso concreto se lo stato di intossicazione del conducente possa avere inciso causalmente sulla violazione di una regola cautelare (es.: l'affrontare una curva ad alta velocità, o invadere la corsia opposta) alla cui trasgressione sia altresì legato eziologicamente l'evento morte/lesioni (es.: del conducente di un veicolo procedente sulla carreggiata opposta)⁷⁶. In assenza di siffatto riscontro, di converso, la pena più elevata contemplata dai commi 2°-5° degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p. si incentrerebbe unicamente sulla mera censura di un comportamento riprovevole dell'agente (porsi alla guida dopo aver assunto sostanze alcoliche o stupefacenti), facendo quindi apparire lo spettro di una sorta di “colpa di autore”, in violazione del principio di colpevolezza (e altresì di offensività)⁷⁷.

Va comunque rilevato che, in una ancor più recente sentenza del novembre 2020, la Suprema Corte è sembrata aprire taluni spiragli con riferimento ad una maggiore valorizzazione dei principi di colpevolezza e offensività⁷⁸. La pronuncia in esame ha riguardato l'omicidio stradale del passeggero da parte di un conducente che, “in stato di alterazione psicofisica derivante dall'uso di alcolici (0,88)”, aveva affrontato una curva destrorsa ad una velocità – seppur di poco – superiore ai limiti previsti e “non adeguata alla situazione di luoghi”, con conseguente impatto contro il guardrail e, in seguito, contro una barriera rigida⁷⁹. Nell'argomentare il rigetto del ricorso contro l'impugnata sentenza, la Corte ha affermato che, nel caso di specie «deve ritenersi configurabile la c.d. causalità della colpa, intesa come introduzione, da parte del soggetto agente, del fattore di rischio poi concretizzatosi con l'evento, posta in essere attraverso la violazione delle regole di cautela e di comune prudenza e attenzione tese a prevenire e a rendere evitabile il prodursi di quel rischio»⁸⁰. La sentenza *de qua*, ad ogni modo, non si diffonde sul punto, ed è dunque impossibile determinare se, quale fattore di rischio “concretizzatosi con l'evento”, sia stato considerato anche lo stato di

⁷⁶ Concorda al riguardo BRANCATI, *Omicidio stradale*, cit., p.8.

⁷⁷ *Contra* AMATO, *Prevista l'aggravante per il reato commesso sotto l'effetto di alcool*, in *Guida dir.*, 10/2016, p. 60 ss.

⁷⁸ Cass. pen., Sez. IV, n. 32877 del 24 novembre 2020, in *www.italgiure.giustizia.it*.

⁷⁹ Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit., § 1.1 dei *rit. in fatto*.

⁸⁰ Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit., § 1.1 dei *cons. in diritto*.

ebbrezza, e il procedimento ermeneutico eventualmente sotteso ad una siffatta opzione⁸¹.

4.2. I rapporti tra i reati di "Omicidio stradale" e "Guida sotto l'influenza dell'alcool" (art. 186 c.d.s.)

Altra questione dibattuta in dottrina, e sulla quale la Suprema Corte si è negli ultimi anni si è più volte espressa – questa volta in modo univoco – è quella dei rapporti tra il delitto di "Omicidio stradale" (e lesioni) e la contravvenzione di "Guida sotto l'influenza dell'alcool" (art. 186 c.d.s.).

A tal riguardo, rimandando agli approfonditi contributi dottrinali per ulteriori approfondimenti dogmatici⁸², va considerato che la riforma del 2016 ha altresì incisivamente cambiato i termini della questione, modificando il novero dei soggetti attivi delle fattispecie aggravate dallo stato di intossicazione da sostanze alcoliche o stupefacenti. Se infatti il previgente art. 589/4 c.p., dedicato alle ipotesi aggravate *de quibus*, faceva generico riferimento a "soggetti" in stato di ebbrezza alcolica, o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, l'attuale art. 589-*bis* c.p. (commi 2°, 3° e 4°) tipizza come unico soggetto attivo il "conducente di un veicolo a motore" (comma 3°) o – con formula analoga – "chiunque si pone alla guida di un veicolo a motore" (commi 2° e 4°). Posto che ai sensi degli artt. 186 e 187 c.d.s. il soggetto attivo della guida in stato di intossicazione – rispettivamente – da sostanze alcoliche e stupefacenti è sempre stato individuato in "chiunque guida", la novella legislativa del 2016 ha modificato radicalmente i termini della questione, eliminando una delle principali ragioni a sostegno della tesi propugnante il concorso di reati, e cioè la divergenza dell'ambito soggettivo tra i delitti del codice penale e le contravvenzioni del codice della strada⁸³.

⁸¹ Ciò difettando la possibilità di consultare il testo della sentenza (GUP di Brindisi, 20/06/2019) impugnata.

⁸² In particolare, *post reforma*, v. BRANCATI, *Omicidio stradale*, cit., p. 16 ss.; CHIBELLI, *Omicidio "stradale" e guida in stato di ebbrezza*, cit., p. 225 ss.; LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti*, cit., p. 23 ss.; MASSARO, *Omicidio stradale*, cit., p. 10 ss.; PICCIONI, *I reati stradali*, Milano, 2017, p. 426 ss. Tra i contributi *ante reforma* v., *ex plurimis*, CARACCIOLI, *Considerazioni sul concorso apparente di norme in tema di circolazione stradale*, in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1967, p. 17 ss.; GIACONA, *Guida in stato di ebbrezza, irrilevanza della clausola di sussidiarietà e concorso di reati*, in *Dir. pen. proc.*, 6/2010, p. 714 ss. Cfr. anche, sul punto, FIANDACA/MUSCO, *Diritto penale. Parte speciale*, cit. p. 24 ss.

⁸³ In tal senso anche CHIBELLI, *Omicidio "stradale" e guida in stato di ebbrezza*, cit., p. 230, il quale approfondisce altresì l'altro principale – e comunque collegato – "pilastro" dell'orientamento contrario all'assorbimento della contravvenzione di guida in stato di ebbrezza nel delitto di omicidio stradale (*ante reforma* colposo), ricostruito quale reato complesso, dato dalla «impossibilità di individuare un rapporto di *genus ad speciem* tra le fattispecie disciplinate dal codice penale e quelle previste dal codice della strada».

Con la nuova formulazione, pertanto, si è aperta la strada alla ricostruzione – in ossequio al fondamentale principio del *ne bis in idem* sostanziale⁸⁴ – dei delitti aggravati di lesioni stradali (artt. 590-*bis*/2 ss.) ed omicidio stradale (artt. 589-*bis*/2 ss.) quali reati complessi. Un primo riscontro in tal senso si era già manifestato con un arresto della Suprema Corte del gennaio 2017⁸⁵, in cui la stessa, giudicando su di una morte stradale cagionata prima dell'entrata in vigore della riforma, pur riconoscendo il concorso tra l'abrogato delitto di “Omicidio colposo” aggravato dallo stato di ebbrezza (art. 589/3 c.p.) e la contravvenzione di “Guida sotto l'influenza dell'alcool” (art. 186 c.d.s.), aveva già prospettato che la novellata disciplina normativa del 2016 avrebbe potuto condurre ad una diversa soluzione esegetica⁸⁶.

Si è quindi giunti, negli ultimi anni, all'accoglimento della tesi per cui i nuovi delitti stradali *de quibus*, aggravati dallo stato di ebbrezza (o stupefazione) del conducente, si configurerebbero quali reati complessi rispetto alle contravvenzioni di cui agli artt. 186 e 187 c.d.s. A tal proposito, va citata anzitutto la sentenza della Suprema Corte n. 50325/2018⁸⁷, in cui si è affermato che «la nuova formulazione normativa tratteggia una chiara sovrapposizione soggettiva e oggettiva delle condotte punite; il fatto stigmatizzato dalla contravvenzione può dirsi assorbito dalla specifica circostanza aggravante prevista nel reato di omicidio stradale che si configura così come reato complesso»⁸⁸. Nello stesso senso, del resto, la Suprema Corte si è espressa nuovamente con la già menzionata sentenza n. 4882/2020, e altresì con la decisione n. 9750/2021⁸⁹.

4.3. *Le pene irrogate in concreto*

Sebbene il numero di sentenze di legittimità prese in considerazione sia esiguo, si possono comunque già trarre talune indicazioni di massima sulla

⁸⁴ Sul tema v. l'opera “immortale” di F. MANTOVANI, *Concorso e conflitto di norme nel diritto penale*, Padova 1966 (soprattutto p. 540 ss.).

⁸⁵ Cass. pen., Sez. IV, n. 2403 del 18 gennaio 2017, il cui testo è consultabile in calce al commento di CHIBELLI, *Omicidio “stradale” e guida in stato di ebbrezza*, cit., p. 225.

⁸⁶ V. al riguardo l'annotazione di CHIBELLI, *Omicidio “stradale” e guida in stato di ebbrezza*, cit., p. 225 ss.

⁸⁷ Cass. pen., Sez. IV, n. 50325 del 7 novembre 2018, in *www.italgiure.giustizia.it*.

⁸⁸ Cass. pen., Sez. IV, n. 50325/2018, cit., § 1 dei *cons. in dir.*

⁸⁹ Cass. pen., Sez. IV, n. 4882/2020, cit., § 8 dei *cons. in dir.*; Cass. pen., Sez. IV, n. 9750 dell'11 marzo 2021, § 1 dei *rit. in fatto*.

recezione della novella legislativa del 2016 nel diritto vivente sotto il profilo delle pene irrogate⁹⁰.

- Cass. pen. n. 32221/2018 (applicante la normativa *ante reforma*)⁹¹. Suddetta pronuncia può dare un'idea⁹² di come, anche con la previgente legislazione, gli omicidi stradali commessi in stato di ebbrezza potevano essere sanzionati con pene cospicue. La Suprema Corte si è qui pronunciata su di un ricorso avverso una sentenza della Corte d'Appello di Firenze, emessa con rito abbreviato, che aveva ridotto da 8 a 7 anni la pena inflitta in primo grado ad un soggetto che aveva – in stato di intossicazione da cannabinoidi – investito con l'automobile una passante che stava facendo jogging a lato della strada (in direzione opposta), procedendo a 75km/h in una strada con limite di 50km/h⁹³, ed altresì omettendo di fermarsi e prestare soccorso alla vittima. Anche sottraendo a tale pena alcuni mesi irrogati per il delitto di simulazione di reato⁹⁴, si tratta comunque di una pena particolarmente elevata, derivante dalla sommatoria di 5 anni di reclusione per l'omicidio colposo aggravato (previgente art. 589/3 c.p.: minimo editale di 3 anni), di circa un anno per l'omissione di soccorso, e di ca 6 mesi di arresto per la contravvenzione di guida in stato di alterazione da stupefacenti *ex art.* 187 c.d.s.⁹⁵. La Cassazione, nella decisione *de quo*, ha rigettato il ricorso proposto dall'imputato, con eccezione della parte relativa alla sussistenza della circostanza della c.d. “colpa con previsione” (art. 61 n. 3 c.p.), della quale – nel caso di specie – non sono stati ravvisati i presupposti⁹⁶.

- Cass. pen. n. 50325/2018 (3 anni e 4 mesi – pena concordata)⁹⁷. Trattasi della pronuncia in cui emerge in modo più lampante il dato che, anche dopo la riforma

⁹⁰ In assenza di un database pubblico ed esaustivo delle pronunce delle Corti di merito, ci si è dovuti basare sui riferimenti alle impugnate sentenze contenuti nelle decisioni della Corte di Cassazione.

⁹¹ Cass. pen., Sez. IV, n. 32221 del 7 luglio 2018, in *www.italggiure.giustizia.it*.

⁹² In attesa di procedere, eventualmente, ad uno studio di comparazione sanzionatoria, basato su almeno 50 sentenze *ante* e 50 *post reforma*, connotato di adeguato pregnanza statistica.

⁹³ Cass. pen., Sez. IV, n. 32221/2018, cit., § 1 dei *rit. in fatto*. La velocità, secondo la sentenza impugnata, era altresì eccessiva – oltre che in termini assoluti – in termini relativi, posto che in quel momento stava sorgendo il sole, e dunque la visibilità per il conducente era minore.

⁹⁴ Avendo l'imputato falsamente denunciato – come spesso accade – il furto della propria autovettura subito dopo l'incidente.

⁹⁵ Reato che, come già visto, insieme a quello di guida in stato di ebbrezza (art. 186 c.d.s.), prima dell'entrata in vigore della novella legislativa del 2016 veniva applicato in concorso con l'omicidio colposo (e le lesioni) aggravato dallo stato di intossicazione del conducente.

⁹⁶ Cass. pen., Sez. IV, n. 32221/2018, cit., § 3 dei *cons. in diritto*. La Suprema Corte ha statuito che, in tema di requisiti per la sussistenza dell'aggravate menzionata in simili ipotesi, «il giudice che valuta la responsabilità (...) deve indicare analiticamente gli elementi sintomatici da cui desume non la prevedibilità in astratto, bensì la previsione dell'evento, in concreto, da parte dell'imputato, non evincibile *ex se* dalla gravità della violazione in sé considerata».

⁹⁷ Cass. pen., Sez. IV, n. 50325/2018, cit.

del 2016, il giudice di merito può comunque pervenire – pur a fronte di fatti di elevata gravità oggettiva – all'irrogazione di pene non certo conformi alla severità auspicata dai fautori della l. n. 41/2016: ciò soprattutto qualora la pena venga concordata tra le parti ai sensi dell'art. 444/1 c.p. (con riduzione di un terzo)⁹⁸. Nel caso di specie, il condannato aveva cagionato, conducendo in stato di ebbrezza alcolica “intermedia” (tasso alcolemico: 1,3 gr/l) e tenendo una velocità superiore al limite, la morte di due persone, nonché lesioni lievi (art. 590 c.p.) a ulteriori tre persone. In siffatta ipotesi, pertanto, era applicabile l'omicidio stradale “plurimo” di cui all'art. 589-*bis*/8, che combinato con l'ipotesi aggravata di cui all'art. 589-*bis*/4, avrebbe consentito l'irrogazione di una pena massima – al netto di eventuali riduzioni per il rito – fino a 18 anni di reclusione (da aumentare ulteriormente *ex art.* 81 c.p. per il concorso formale con il delitto di lesioni colpose [plurime]). La pena finale comminata al conducente dal GIP del Tribunale di Brescia, passata in giudicato a seguito della decisione della Suprema Corte, di converso, è stata di 3 anni e 4 mesi di reclusione⁹⁹. Ciò è derivato principalmente dal fatto che, a fronte di una pena base di anni 6 di reclusione (di poco superiore al minimo edittale), ridotta a 4 a seguito di concessione delle “attenuanti generiche” (art. 62-*bis* c.p.), il GIP abbia concordato con l'imputato un aumento, ai sensi dell'art. 589-*bis*/8, di 9 mesi di reclusione per la morte della seconda vittima¹⁰⁰.

- Cass. pen. n. 1877/2019 (4 anni – rito ordinario)¹⁰¹. La decisione, sotto il profilo sanzionatorio, assume rilievo in quanto conferma la rilevanza – in termini di mitigazione della pena – della circostanza attenuante del “concorso causale” di fattori esterni alla condotta dell'autore (art. 589-*bis*/7). Nella fattispecie concreta la Suprema Corte ha confermato la sentenza della Corte d'Appello di Napoli che aveva condannato a 4 anni di reclusione¹⁰² un conducente che, viaggiando ad una velocità di 100 km/h in una strada con il limite di 50 km/h, e con un tasso di concentrazione alcolica nel sangue accertato pari a 1,75 gr/l, aveva cagionato – dopo il calar del sole – la morte di due persone che erano in fila sul ciglio della strada (una in sella alla propria bicicletta, e l'altra trasportandola a piedi)¹⁰³.

⁹⁸ Dovendo comunque la pena risultante essere inferiore a 5 anni di reclusione.

⁹⁹ Cass. pen., Sez. IV, n. 50325/2018, cit., § 1 dei *rit. in fatto*, e 1 dei *cons. in diritto*.

¹⁰⁰ Cass. pen., Sez. IV, n. 50325/2018, cit., § 1 dei *rit. in fatto*.

¹⁰¹ Cass. pen., Sez. IV, n. 12877 del 25 marzo 2019, in *www.italgiure.giustizia.it*.

¹⁰² Cass. pen., Sez. IV., n. 12877/2019, cit., § 1 dei *rit. in fatto*. Pena, tra l'altro, parzialmente dovuta anche all'essersi ravvisata la commissione del delitto di “Resistenza a pubblico ufficiale” (art. 337 c.p.), per avere il reo spintonato con forza un agente di polizia municipale che, subito dopo il sinistro, aveva tentato di impedirne la fuga.

¹⁰³ Cass. pen., Sez. IV., n. 12877/2019, cit., § 1 dei *rit. in fatto*. La Corte (§ 4 dei *cons. in diritto*) ha proceduto, a tal riguardo, a confermare la correttezza della ricostruzione giuridica dei giudici di seconde cure, i quali avevano riconosciuto la menzionata attenuante *ex art.* 589-*bis*/7, posto il

- Cass. pen. n. 27251/2020 (4 anni e 2 mesi – pena concordata)¹⁰⁴. In tale pronuncia la Corte di legittimità ha confermato la pena di 4 anni e 2 mesi di reclusione, concordata dal ricorrente con il GIP del Tribunale di Lecce per il delitto di “Omicidio stradale”, quale responsabile colposo di un sinistro cagionante la morte di un automobilista. La condotta realizzata dall'imputato si era peraltro caratterizzata per una marcata gravità della violazione delle regole di comportamento stradale, posto che lo stesso – alle ore 4 di notte circa – si era posto alla guida con un tasso alcolemico pari a 1,80 gr/l, realizzando dunque l'ipotesi di omicidio stradale in stato di ebbrezza massimamente aggravata (art. 589-bis/2: pena da 8 a 12 anni di reclusione); costui, inoltre, stava circolando contromano al momento del sinistro¹⁰⁵.

- Cass. pen. n. 32877/2020 (2 anni – rito abbreviato)¹⁰⁶. Con la presente sentenza, è stata confermata la pena di 2 anni di reclusione comminata – in esito a giudizio abbreviato – dal GUP del Tribunale di Brindisi ad un soggetto che aveva cagionato la morte del passeggero in un incidente occorso dopo aver perso il controllo dell'autovettura in una curva destrorsa percorsa – in orario notturno – alla velocità di 56 km/h (ove il limite era di 50 km/h)¹⁰⁷. Al conducente era stato addebitato il delitto di omicidio stradale aggravato dallo stato di ebbrezza “intermedio” (tasso alcolemico: 0,88 gr/l), sanzionato *ex art.* 589-bis/4 con la reclusione da 5 a 10 anni: il giudice di prime cure era quindi pervenuto alla pena finale di 2 anni di reclusione – oltre che per la riduzione di un terzo per il rito – a seguito della concessione delle attenuanti generiche (art. 62-bis c.p.), congiunta al riconoscimento della menzionata circostanza attenuante del comma 7° dell'art. 589-bis c.p.¹⁰⁸, essendo stato l'evento “non esclusiva conseguenza dell'azione od omissione del colpevole”, in quanto il passeggero perito nel sinistro non aveva allacciato le cinture di sicurezza.

- Cass. pen. n. 34773/2020 (un anno – pena concordata)¹⁰⁹. È la sola pronuncia, tra quelle analizzate, avente ad oggetto una condotta non connotata dallo stato di intossicazione del reo, e per la quale si è dunque applicata la fattispecie base di “Omicidio stradale” (art. 589-bis/1 c.p., la cui cornice edittale – da 2 a 7 anni di reclusione – è l'unica a non essere stata modificata dal

contributo causale colposo, quantificato – a fini risarcitori – al 40%, delle vittime, consistente nel procedere, su un tratto stradale privo di illuminazione pubblica – senza alcun dispositivo luminoso o catarifrangente atto a segnalare la presenza.

¹⁰⁴ Cass. pen., Sez. IV, n. 27251 del 7 gennaio 2020, in *www.italgiure.giustizia.it*.

¹⁰⁵ Cass. pen., Sez. IV., n. 27251/2020, cit., § 3 dei *cons. in diritto*.

¹⁰⁶ Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit.

¹⁰⁷ Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit., § 1.1 dei *rit. in fatto*.

¹⁰⁸ Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit., § 1 dei *rit. in fatto*.

¹⁰⁹ Cass. pen., Sez. IV, n. 34773 del 7 dicembre 2020, in *www.italgiure.giustizia.it*.

legislatore del 2016). La pena irrogata, e passata in giudicato a seguito della pronuncia della Suprema Corte, è stata di un anno di reclusione¹¹⁰, applicata *ex art.* 444 c.p. dal GUP del Tribunale di Roma, a fronte di una condotta consistita nel cagionare la morte di un pedone, che stava attraversando la strada nei pressi delle strisce pedonali, conducendo l'autovettura ad una velocità non consona alle condizioni della strada ed alla situazione ambientale¹¹¹.

– Cass. pen. n. 9750/2021 (4 anni e 8 mesi – rito abbreviato)¹¹². Trattasi di pronuncia emessa dopo un iter processuale durato poco più di due anni¹¹³. L'esito è stato la conferma della sentenza di condanna dell'imputato, emessa in esito a rito abbreviato dalla Corte d'Appello di Napoli, a 4 anni e 8 mesi di reclusione per omicidio stradale aggravato dalla guida in stato di intossicazione da stupefacenti (art. 589-bis/2 c.p.: pena da 8 a 12 anni reclusione)¹¹⁴. La condotta commessa dal soggetto, nel caso di specie, era consistita «nel porsi alla guida “in stato di evidente ebbrezza alcolica e sotto l'effetto di sostanza stupefacente”, e successivamente – percorrendo la via (...) a velocità non commisurata all'orario serale e allo stato di alterazione – cagionare la morte del conducente di un automobile, impattando quest'ultima con il proprio veicolo a seguito di invasione dell'opposta corsia di marcia, dovuta alla completa perdita di controllo dello stesso in una curva a destra»¹¹⁵.

5. “Requiem” per il dolo eventuale nel settore de quo?

Nelle sentenze di legittimità in tema di omicidio stradale esaminate, la questione dell'eventuale applicabilità dell'omicidio volontario (art. 575 c.p.) con dolo eventuale non compare tra quelle trattate dalla Suprema Corte (e – pare – neanche dai giudici di merito¹¹⁶), neppure con riferimento ai casi più gravi, come

¹¹⁰ Dunque, con tutta evidenza, nettamente inferiore alle pene confermate dalle altre sentenze della Corte di legittimità, variabili da un minimo di 2 ad un massimo di 4 anni e 2 mesi di reclusione.

¹¹¹ Cass. pen., Sez. IV, n. 34773/2020, cit., § 1 dei *rit. in fatto*.

¹¹² Cass. pen., Sez. IV, n. 9750 dell'11 marzo 2021, in *www.italgiure.giustizia.it*.

¹¹³ Cass. pen., Sez. IV, n. 9750/2021, cit., § 1 dei *rit. in fatto*.

¹¹⁴ Cass. pen., Sez. IV, n. 9750/2021, cit., § 1 dei *rit. in fatto*. Va comunque rilevato che la condanna, nel complesso, è stata di 6 anni di reclusione ed euro 3000 di multa, essendo stato addebitato all'imputato anche il delitto *ex art.* 12 e 14 della l. n. 494/74, a causa del ritrovamento di talune armi nel veicolo.

¹¹⁵ Cass. pen., Sez. IV, n. 9750/2021, cit., § 1 dei *rit. in fatto*.

¹¹⁶ Al riguardo si consideri però la sentenza del 30 giugno 2020 resa dalla corte d'assise di Firenze (inedita) nel caso relativo all'omicidio di Duccio Dini, oggetto di grande attenzione mediatiche per la particolare pericolosità delle condotte poste in essere dagli imputati condannati, in primo grado, per omicidio volontario con dolo eventuale. Trattasi peraltro di condotte, pur senz'altro “sconsiderate”, tendenzialmente differenti rispetto a quelle prese in considerazione in questa sede,

quello oggetto della sentenza n. 27251/2020¹¹⁷, in cui il conducente aveva commesso il fatto in stato di ubriachezza grave, e altresì circolando contromano¹¹⁸. In aggiunta a ciò va rilevato come, allo stato, non appaiano essere state pronunciate dalla Cassazione sentenze relative a incidenti stradali cagionati dopo il 25 marzo 2016 caratterizzate dall'applicazione dell'omicidio volontario con dolo eventuale¹¹⁹. Al momento si può dunque – cautamente – rispondere negativamente all'interrogativo sorto in dottrina, all'indomani dell'approvazione della riforma, sulla continuazione o meno delle “incursioni della giurisprudenza sul terreno scivoloso del dolo eventuale” in materia di delitti stradali¹²⁰.

Non ci si può però esimere dal considerare – seppur brevemente – la tematica relativa all'effettiva congruità di quella che appare come una tendenziale espunzione del dolo eventuale dai processi penali concernenti condotte inquadrabili nelle “nuove” fattispecie di cui agli artt. 589-*bis* ss. c.p. A tale proposito, va anzitutto sinteticamente considerata la giurisprudenza dei primi anni dello scorso decennio applicante il dolo eventuale a talune gravi ipotesi di delitti stradali¹²¹. L'anelito verso una più severa punizione delle condotte stradali

posto che la morte del Dini – travolto e ucciso il 10 giugno 2018 a Firenze, mentre era fermo in scooter in corrispondenza di un semaforo – era stata cagionata da persone che erano impegnate in un inseguimento in auto intenzionalmente diretto a cagionare la morte (o comunque gravi lesioni fisiche) ad una persona della quale gli imputati volevano vendicare un comportamento tenuto nei giorni precedenti, a loro avviso costituente un'intollerabile offesa al loro “onore”. Per maggiori informazioni, in assenza di commenti tecnico-giuridici, v. sugli organi di stampa – tra i tanti – <https://www.lanazione.it/firenze/cronaca/processo-duccio-dini-1.5276052>.

¹¹⁷ Cass. pen., Sez. IV., n. 27251/2020, cit.

¹¹⁸ V. *supra*, § 4.3.

¹¹⁹ Escludendo, ovviamente, eventuali ipotesi in cui il veicolo venga usato intenzionalmente quale “arma” per uccidere e/o provocare lesioni ad una persona, nelle quali peraltro viene di regola ravvisato il dolo intenzionale/diretto nella condotta del conducente.

¹²⁰ MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 114.

¹²¹ Per maggiori approfondimenti v. in particolare, tra gli scritti degli ultimi anni, *ex multis* AIMI, *Fuga dalla polizia e successivo incidente stradale con esito letale: la Cassazione ritorna sulla distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente*, in *Dir. pen. cont.*, 25 maggio 2011; ID., *Dolo eventuale e colpa cosciente al banco di prova della casistica*, in *Dir. pen. proc.*, 17 giugno 2013; ARTUSI, *Sui labili confini tra dolo eventuale e colpa cosciente (a proposito di un sinistro stradale)*, in *Giur.it.*, 2012, p. 410 ss.; CALDARARO, *L'attuale atteggiarsi della categoria del “dolo eventuale” nel contesto della criminalità omicidiaria stradale*, in *Dir. pen. proc.*, 2011, fasc. spec., p. 21 ss.; CANESTRARI, *La distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente nei contesti a rischio di base “consentito”*, in *Dir. pen. cont.*, 6 febbraio 2013; DE FRANCESCO, *L'enigma del dolo*, in *Cass. pen.*, 2012, p. 1974 ss.; FIANDACA, *Sfrecciare col “rosso” e provocare un incidente mortale: omicidio con dolo eventuale?*, in *Foro It.*, 7-8/2009, col. 414 ss.; ID., *Sul dolo eventuale nella giurisprudenza più recente, tra approccio oggettivizzante-probatorio e messaggio generalpreventivo*, in *Dir. pen. cont.*, 1/2014, p. 149 ss.; MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 113 ss.; PISA, *Incidenti stradali e dolo eventuale: l'evoluzione della giurisprudenza*, in *Dir. pen. proc.*, p. 13 ss.; ID., *L'omicidio stradale*, cit., p. 145 ss.; RUGGIERO, *Considerazioni sul dolo eventuale e colpa cosciente in materia di circolazione stradale*,

di maggiore “allarme sociale” difatti, oltre a essere recepito (*ante* 2016) dal legislatore nelle novelle legislative del 2006 e 2009, non aveva lasciato indifferente neanche la giurisprudenza (soprattutto quella di merito).

Limitandosi ai due più significativi arresti della Suprema Corte nei quali erano stati riscontrati, in condotte di guida altamente pericolose/sconsiderate cagionanti sinistri mortali, gli estremi del dolo eventuale, si considerino:

- Cass. pen. n. 10411/2011, “caso Vasile”. L'imputato, alla guida di un furgone rubato, aveva cagionato la morte di una persona (oltre a lesioni per altre due) a seguito di incidente avvenuto al culmine di una condotta consistita nell'attraversare con il rosso, ad elevata velocità, numerosi semafori per sfuggire alla cattura delle forze dell'ordine¹²².

- Cass. pen. n. 45997/2016, “caso Beti”. Trattasi di decisione emessa in esito ad una vicenda processuale particolarmente complessa¹²³, concernente l'omicidio dei quattro passeggeri di un'autovettura scontratasi frontalmente in autostrada con il SUV guidato dall'imputato, che era in stato di ebbrezza e stava percorrendo – già da svariati minuti – l'autostrada A26 in contromano ad elevata velocità¹²⁴. In primo grado, con sentenza del 20 luglio 2012 il GUP del Tribunale di Alessandria¹²⁵, procedendo con rito abbreviato, aveva ravvisato nella condotta dell'imputato gli indicatori del dolo eventuale, condannandolo alla pena di 20 anni di reclusione, confermata poi in sede di appello (sentenza del 20 giugno 2013) dalla Corte d'Appello di Torino. La Corte di legittimità, però, aveva accolto con una pronuncia del 2015 il ricorso dell'imputato¹²⁶, annullando la

in *Arch. pen.*, 2009, p. 43 ss.; VIGANÒ, *Il dolo eventuale nella giurisprudenza più recente*, in *Dir. pen. cont.*, 31 marzo 2014; ZECCA, *Dalla colpa cosciente al dolo eventuale: un'ipotesi di omicidio e lesioni personali “stradali” in una recente sentenza della Corte di Cassazione*, in *Dir. pen. cont.*, 25 maggio 2011.

¹²² Cass. pen., Sez. I, n. 10411 del 1 febbraio 2011, in *Dir. pen. cont.*, 25 maggio 2011, con nota di AIMI, *Fuga dalla polizia*, cit. Al riguardo v. altresì ARTUSI, *Sui labili confini tra dolo eventuale e colpa cosciente*, cit., p. 410 ss.; ZECCA, *Dalla colpa cosciente al dolo eventuale*, cit.

¹²³ Trattasi di caso altamente “mediatico”, ma per il quale anche la dottrina penalistica ha mostrato uno spiccato interesse, seppure con riferimento soprattutto alle sentenze di merito ed alle prime due sentenze della Suprema Corte (Cass. pen., Sez. I, n. 23588 del 30 maggio 2012, emessa in sede cautelare, e Cass. pen. Sez. I, n. 18220 del 11 marzo 2015, in *DeJure*, emessa su ricorso nei confronti della prima sentenza della CdA di Torino). Al riguardo v. in particolare CALDARARO, *L'attuale atteggiarsi della categoria del “dolo eventuale”*, cit., p. 21 ss.; MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 150 ss.; PISA, *L'omicidio stradale*, cit., p. 147 ss.

¹²⁴ Cass. pen., Sez. V, n. 45997 del 2 novembre 2016, in *www.italgiure.giustizia.it*.

¹²⁵ GUP Trib. Alessandria, 20 luglio 2012, imp. Beti, in *Dir. pen. cont.*, 26 ottobre 2012 (<https://archiviodpc.dirittopenaleuomo.org>), con nota redazionale a cura di AIMI, *Scontro frontale in autostrada con esito letale e dolo eventuale: la sentenza del GUP*.

¹²⁶ Cass. pen. Sez. I, n. 18220 cit.

sentenza d'appello¹²⁷. La Corte d'Appello di Torino, ad ogni modo, ha mantenuto – nella successiva pronuncia emessa in sede di rinvio¹²⁸ – la qualificazione soggettiva della condotta nei termini del dolo eventuale¹²⁹, ed infine la Suprema Corte ha chiuso definitivamente la vicenda processuale, respingendo questa volta il ricorso della difesa, e rendendo definitiva l'elevata pena comminata (a seguito di riscontro del dolo eventuale) con la sentenza n. 45997/ 2016¹³⁰. Con tale ultima decisione, i giudici della V sezione hanno affermato come l'impugnata sentenza, questa volta, abbia correttamente motivato la sussistenza degli indicatori della sussistenza del dolo eventuale richiesti dall'importante sentenza “Thyssenkrupp” (2014) delle SS.UU.¹³¹.

I due casi giurisprudenziali considerati, ed in particolare il secondo, hanno palesato tutte le criticità relative al riscontro del dolo eventuale nei casi di incidenti stradali con esito infausto, relative soprattutto, come reso palese dalla sentenza “Bedi”, dall'accertamento in concreto dello stesso, reso peraltro ancora

¹²⁷ Ciò in quanto – secondo la Cassazione – i giudici di merito: a) non avevano risposto al quesito fondamentale sotteso alla formulazione di un giudizio di colpevolezza nei confronti del Bedi, consistente nel comprendere se lo stesso, al momento dell'impatto con l'autovettura delle vittime, «procedeva contromano inconsapevolmente, per effetto dello stato di alterazione alcolica nel quale versava; procedeva contromano consapevolmente, prevedendo l'evento mortale che correva e accettandolo, allo scopo di sfidare il pericolo che correva con tale condotta di guida abnorme; ovvero, procedeva contromano consapevolmente, prevedendo l'evento rischioso che poteva correre con il suo comportamento, ma non accettandolo» (Cass. pen., Sez. V, n. 45997 [riportante i contenuti essenziali della precedente sentenza del 2015], cit., rit. in fatto, § 1.2.); e b) non avevano precisato «se e in quale misura lo stato di alterazione alcolica nel quale versava il Bedi avesse influito sulle sue condizioni psichiche, tenuto conto del processo di determinazione volitiva» (Cass. pen., Sez. V, n. 45997, cit., rit. in fatto, § 1.2.).

¹²⁸ Corte app. Torino, 1 marzo 2016, n. 2, imp. Bedi, in *www.giurisprudenzapenale.it*, 3 maggio 2016, annotata da FAVRETTO, *Ancora in tema di dolo eventuale e colpa cosciente nel caso di omicidio e lesioni personali (Corte Assise Appello Torino 2/2016)*. I giudici di seconde cure hanno comunque, con la sentenza *de qua*, proceduto a ridurre la pena da 20 anni a 18 anni e 4 mesi di reclusione.

¹²⁹ Il collegio giudicante torinese, difatti, nella sentenza di rinvio, ha individuato, come evidenziato da MENGHINI, *L'omicidio stradale*, cit., p. 156, «numerosi indici fattuali del dolo eventuale, tra cui la gravità della condotta tenuta, la personalità e le pregresse esperienze del reo, la durata e la ripetizione dell'azione, il comportamento successivo al fatto, il fine della condotta e la compatibilità con essa delle conseguenze collaterali, la probabilità di verificazione dell'evento, le conseguenze negative per l'autore in caso di verificazione dell'evento, giungendo ad affermare che l'incidente mortale, pur palesandosi nel suo schema mentale come eventuale, è stato da lui pienamente voluto ed inserito nella sua scellerata azione – anche se del tutto priva di ragione – quale variabile della catena eziologica innescata, nel senso di sviluppo collaterale o accidentale ma, comunque, preventivamente accettato».

¹³⁰ Cass. pen., Sez. V, n. 45997, cit.

¹³¹ Cass. pen., SS.UU., n. 38343 del 24 aprile 2014, Espenhahn, in *Dir. pen. cont.*, 19 settembre 2014: v. al riguardo, per tutti, CAPPELLINI, *Il dolo eventuale e i suoi indicatori: le Sezioni Unite Thyssen e il loro impatto sulla giurisprudenza successiva*, in *Dir. pen. cont.*, 4 giugno 2015.

più difficoltoso dagli indicatori stabiliti dall'appena menzionata sentenza Thyssenkrupp delle Sezioni Unite. Già prima dell'entrata in vigore della l. n. 41/2016, pertanto, in letteratura si era parlato di “eclissi giurisprudenziale del dolo eventuale”¹³², la quale appare confermata dalla considerazione delle prime sentenze di legittimità emesse *post reforma*. Come rilevato, pertanto, fattispecie delittuose concrete di elevata gravità come quella del caso Bedi, saranno tendenzialmente qualificate alla stregua di omicidi stradali, e dunque – considerando le prassi sanzionatorie della giurisprudenza – soggette a pene inferiori, in contrasto con le finalità degli stessi fautori della riforma.

In aggiunta, l'espunzione del dolo eventuale rischia di esacerbare l'incongruenza della scelta del legislatore del 2016 di escludere dal novero delle condotte stradali pericolose “nominate” (minimo edittale, per l'omicidio: 5 anni di reclusione) infrazioni potenzialmente riconducibili alla c.d. *recklessness*, e dunque sul crinale tra colpa cosciente e dolo eventuale, quali ad es. la guida con apparecchi telefonici ad alta velocità (ma inferiore a quella dell'infrazione “nominata”) con contemporaneo mancato rispetto dei segnali di stop.

6. Riflessioni conclusive

Il bilancio da trarre a cinque anni dall'entrata in vigore (il 25 marzo 2016) della legge n. 41/2016 non è, ad avviso dello scrivente, né in linea con le aspettative dei fautori della riforma, né – almeno in parte – con quelle della dottrina penalistica maggioritaria la quale, con argomenti ermeneutici senz'altro contundenti e in gran parte condivisibili, ne preconizzava un futuro “a tinte fosche” ed una possibile declaratoria di incostituzionalità di talune tra le norme principali.

Per quanto riguarda gli obiettivi perseguiti dalle forze politiche e sociali che hanno caldeggiato la riforma, *in primis* va sottolineato che i dati statistici sull'andamento dei decessi (e delle persone riportanti lesioni) provocati da incidenti stradali, pur di difficile lettura alla luce dei diversi fattori incidenti, non sembrano attestare alcun effetto virtuoso della novella legislativa del 2016 sul trend di diminuzione delle vittime annuali di sinistri stradali in Italia, che anzi nel quadriennio 2016-2019 ha mostrato un rallentamento rispetto al quadriennio precedente. Pur non essendo il suddetto l'obiettivo primario perseguito, trattasi

¹³² PISA, *L'omicidio stradale*, cit., p. 145, il quale in modo condivisibile sostiene che «la giurisprudenza ha tirato la volata alla nuova legge neutralizzando l'utilizzabilità del reato di omicidio doloso (sotto il profilo del dolo eventuale), che consentirebbe di stigmatizzare con pene adeguate vicende gravissime come quella evocata [il caso Beti]».

comunque di finalità più volte menzionata nel dibattito pubblico coevo al lungo iter parlamentare¹³³.

Passando invece alle fondate perplessità espresse da autorevoli Giuristi sulla costituzionalità di svariate norme penali introdotte dalla l. n. 41/2016¹³⁴, la Corte Costituzionale – principalmente con la sentenza n. 88/2019¹³⁵ – ha ritenuto certe opzioni normative ispirate a particolare rigore, come in particolare il “divieto di bilanciamento” di talune rilevanti circostanze aggravanti *ex art. 590-quater c.p.*, comunque compatibili con la Costituzione, in quanto rientranti in un esercizio “non irragionevole” del potere di discrezionalità politica spettante al legislatore¹³⁶.

È però senz'altro l'applicazione nelle aule giudiziarie l'aspetto maggiormente saliente, e sul quale focalizzare le principali valutazioni. Pur dovendosi procedere con molta cautela, alla luce del fatto che la Suprema Corte si è espressa soprattutto su ricorsi proposti in procedimenti definiti, dalle Corti di merito, con riti speciali (rito abbreviato e c.d. “patteggiamento”), la giurisprudenza ha mostrato chiari indici di un orientamento volto a depotenziare nella prassi applicativa – almeno parzialmente – l'innegabile vocazione repressiva degli artt. 589-*bis* ss. c.p.

Siffatta attitudine giurisprudenziale, ad ogni modo, può essere colta *in primis* sul piano delle sanzioni irrogate in concreto, le quali riflettono in buona sostanza opzioni in punto di commisurazione adottate dai giudici di merito, mentre per quanto riguarda l'esegesi di taluni aspetti “critici” della nuova legislazione, la Corte di legittimità ha elaborato soluzioni non sempre in linea con le proposte avanzate in sede accademica¹³⁷.

Partendo da quest'ultimo assunto, va menzionato anzitutto il rigoroso orientamento, seppur parzialmente “smentito” da altre pronunce della stessa Corte¹³⁸, assunto dalla Cassazione in tema di nesso causale tra stato di ebbrezza del conducente ed evento morte con la sentenza n. 4882/2020¹³⁹, nella quale si è pervenuti alla censurabile qualificazione dello stato di ebbrezza del conducente alla stregua di un mero presupposto applicativo dell'omicidio stradale aggravato *ex art. 589-bis/2 c.p.*¹⁴⁰, obliterando quella necessaria indagine sul nesso

¹³³ V. *supra*, § 2.

¹³⁴ V. *supra*, § 3.

¹³⁵ Corte Cost., sent. n. 88/2019, cit.

¹³⁶ V. *supra*, § 3.1.

¹³⁷ V. *supra*, § 4.

¹³⁸ Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit.

¹³⁹ Cass. pen., Sez. IV, n. 4882/2020, cit.

¹⁴⁰ In tal senso BRANCATI, *Omicidio stradale*, cit., p. 2, la quale osserva come ci si trovi dinanzi ad una «lettura che sovverte i criteri dell'imputazione colposa».

“colposo-causale” sul quale si regge la compatibilità dell'elevato aumento di pena contemplato per la menzionata fattispecie aggravata con i principi di colpevolezza ed offensività¹⁴¹.

Sotto altri versanti esegetici, ad ogni modo, la Suprema Corte ha mostrato una tendenza ad accogliere orientamenti tesi a temperare l'eccessiva impronta repressiva data dal legislatore del 2016 alla nuova disciplina dei delitti di omicidio e lesioni stradali. Si fa riferimento, in particolare, all'orientamento – tendenzialmente consolidato – in virtù del quale l'omicidio stradale aggravato commesso da soggetto in stato di intossicazione alcolica o da stupefacenti (commi 2°, 3°, e 4° dell'art. 589-*bis* c.p.) sarebbe reato complesso¹⁴², assorbente dunque le contravvenzioni di guida sotto l'influsso di alcol e stupefacenti di cui agli artt. 186 e 187 c.d.s.¹⁴³.

Va inoltre considerato che risulta al momento abbandonata la tendenza giurisprudenziale a ricondurre all'alveo del dolo eventuale, con applicazione dell'omicidio volontario, talune gravi condotte stradali con esito letale: abbandono probabilmente dovuto, oltre che agli effetti della novella legislativa del 2016, anche ai rigidi parametri stabiliti al riguardo dalle SS.UU. con la sentenza Thyssenkrupp del 2014¹⁴⁴. A tal proposito, la creazione legislativa di un elenco di condotte stradali pericolose “nominate”, con connessa applicazione – in caso di evento morte/lesioni gravi – di cornici edittali molto superiori a quelle di base, applicabili peraltro anche ad altre condotte pericolose “innominate” di non minore disvalore (es.: uso di cellulare alla guida)¹⁴⁵, appare aver creato un ulteriore *vulnus* al principio di ragionevolezza, di fronte all'ormai improbabile riscontro del dolo eventuale. In ottica *de iure condendo*, il settore dei delitti stradali potrebbe rappresentare un banco di prova per una possibile equiparazione (nell'alveo della colpa o anche quale *tertius genus*) della “*recklessness*” oggettiva [realizzazione di una condotta stradale estremamente pericolosa], della “*recklessness*” soggettiva [realizzazione di tale condotta, con la consapevolezza della

¹⁴¹ V. *supra*, § 4.1. Va comunque ribadito che trattasi di una singola sentenza, e che un'altra decisione della Suprema Corte – pur senza affrontare *funditus* il nodo ermeneutico – è apparsa adottare un'esegesi maggiormente condivisibile, prospettando un doveroso riscontro della menzionata “causalità della colpa” con riferimento allo stato di intossicazione del soggetto imputato di omicidio o lesioni stradali (Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit.).

¹⁴² V. *supra*, § 4.2.

¹⁴³ Cass. pen., Sez. IV, n. 50325/2018, cit.; Cass. pen., Sez. IV, 4882/2020, cit.; Cass. pen., Sez. IV, 9750/2021, cit. Si consideri, in aggiunta, la concessione della circostanza attenuante (con riduzione della pena fino alla metà) del concorso di fattori causali esterni alla condotta del reo *ex art. 589-bis/7* nei non rari casi di omesso allaccio delle cinture da parte del passeggero poi deceduto nel sinistro (Cass. pen., Sez. IV, n. 32877/2020, cit.).

¹⁴⁴ V. *supra*, § 5.

¹⁴⁵ In assenza di riscontro di uno stato di ebbrezza (con tasso alcolemico superiore a 0,8 gr/1 di sangue) o di stupefazione nell'agente.

sua pericolosità], e del dolo eventuale [caratterizzato anche dall'accettazione del rischio dell'evento mortale/lesivo]¹⁴⁶.

Passando infine alle scelte in materia di commisurazione della pena, dalle sentenze esaminate si è desunta la propensione, da confermare nei prossimi mesi su un campione più ampio di pronunce, ad evitare l'irrogazione di pene superiori agli elevati minimi edittali (5 e 8 anni di reclusione, per l'omicidio stradale) contemplati per le due fattispecie aggravate dallo stato di ebbrezza, rispettivamente, intermedio e grave (cui è equiparata l'intossicazione da stupefacenti) del conducente¹⁴⁷. Le sentenze di legittimità analizzate difatti, pur relative a procedimenti in gran parte definiti – in sede di merito – con rito alternativo, hanno avuto ad oggetto anche ipotesi oggettivamente gravi, come ad esempio, in Cass. n. 50325/2018¹⁴⁸, un duplice omicidio stradale commesso in stato di ebbrezza intermedia (art. 589-*bis*, commi 4° e 6°, c.p.: pena massima potenziale di 18 anni di reclusione¹⁴⁹). In siffatta fattispecie concreta, così come in altre, le Corti di merito hanno però adottato pene di partenza attestantisi sui minimi (o poco più in alto), sovente concesso le circostanze attenuanti generiche, ed evitato di operare – se del caso – consistenti incrementi sanzionatori ai sensi dell'art. 81 c.p. In caso di continuazione (interna od esterna).

Come già rilevato, ad ogni modo, trattasi di una tendenza “mitigatoria” senz'altro da confermare una volta che verranno emesse ulteriori sentenze definitive relative al delitto di cui all'art. 589-*bis* c.p., e in parte forse anche dovuta all'applicazione dei riti speciali.

Al momento, però, l'impressione netta è che il Diritto Vivente, ancora una volta, si sia discostato dal “Diritto del Libro”, e che i giudici abbiano evitato di seguire fino in fondo quel pressante invito, messo per iscritto dal legislatore del 2016 negli artt. 589-*bis* ss. c.p., ad irrogare pene a due cifre – di regola comminate per delitti dolosi – a fronte di condotte, pur gravi, di tipo colposo.

¹⁴⁶ Ad avviso dello scrivente, difatti, la meritevolezza di pena di una condotta stradale contraddistinta da una marcata gravità della colpa, pur in assenza dell'accettazione del rischio dell'evento infausto, appare non così distante rispetto a quella di una condotta stradale caratterizzata da tale accettazione, mentre il disvalore della condotta connotata da dolo eventuale è tendenzialmente molto inferiore a quello dell'azione/omissione realizzata con dolo intenzionale/diretto: trattasi di una considerazione che si pone nel solco di un corposo dibattito dottrinale in tema di introduzione di un terzo titolo di imputazione soggettiva nel nostro ordinamento (per tutti v. CURI, *Tertium datur. Dal Common Law al Civil Law per una scomposizione tripartita dell'elemento soggettivo del reato*, Bologna, 2003).

¹⁴⁷ V. *supra*, § 4.3.

¹⁴⁸ Cass. pen., Sez. IV, n. 50325/2018, cit.

¹⁴⁹ Tra l'altro ulteriormente incrementabile per il concorso con il delitto di lesioni colpose (non stradali, in quanto lievi) di cui all'art. 590 c.p., atteso che l'imputato aveva altresì cagionato lesioni a tre ulteriori persone.

HANNO COLLABORATO AL VOLUME

- GIOVANNI CANZIO – Primo Presidente emerito Della Suprema Corte di cassazione
STEFANIA CARNEVALE – Professore associato nell’Università di Ferrara
CRISTINA DE MAGLIE – Professore ordinario nell’Università di Pavia
LUCIANO EUSEBI – Professore ordinario nell’Università Cattolica Del Sacro Cuore di Milano
FABIO FASANI – Ricercatore nell’Università di Pavia
GABRIO FORTI – Professore ordinario nell’Università Cattolica Del Sacro Cuore di Milano
ENRIQUE GIMBERNAT ORDEIG – Professore emerito nella Universidad Complutense de Madrid
CATERINA IAGNEMMA – Assegnista di ricerca nell’Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano
CLAUDIA LARINNI – Dottoranda di ricerca nell’Università di Firenze
FRANCESCO MACRÌ – Dottore di ricerca in diritto e procedura penale nell’Università di Firenze
GIANFRANCO MARTIELLO – Ricercatore nell’Università di Firenze
DARIO MICHELETTI – Professore associato nell’Università di Siena
ROSA PALAVERA – Ricercatore nell’Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano
LUCIA RISICATO – Professore ordinario nell’Università di Messina
SERENA SANTINI – Dottore di ricerca in diritto penale e borsista post-doc Fondazione F.lli Confalonieri
ROSSELLA SELMINI – Professore associato nell’Università di Bologna
CECILIA VALBONESI – Assegnista di ricerca nell’Università di Firenze
ANTONIO VALLINI – Professore ordinario nell’Università di Pisa
VITO VELLUZZI – Professore ordinario nell’Università di Milano

EDOARDO ZUFFADA – Dottore di ricerca in diritto penale e borsista post-doc
Fondazione F.lli Confalonieri

Criteria per la pubblicazione

1. Al fine di assicurare la qualità scientifica degli studi pubblicati, il Comitato direttivo di *Criminalia* si avvale del giudizio di Revisori esterni, i cui nominativi sono raccolti nella lista riportata di seguito. I Revisori ricevono, in forma anonima, gli scritti destinati alla pubblicazione. Saranno pubblicati unicamente gli scritti valutati favorevolmente da due Revisori che li hanno giudicati l'uno all'insaputa dell'altro.
2. Nel caso di pareri discordanti espressi dai due Revisori, il Direttore può richiedere una valutazione, sempre in forma anonima, a un terzo Revisore anche esterno, il cui giudizio sarà vincolante ai fini della pubblicazione o meno.
3. Sono esclusi dall'anzidetto sistema di valutazione preventiva di qualità: a) gli studi già pubblicati in riviste italiane o straniere classificate in fascia A; b) gli studi dei componenti del Comitato di direzione; c) le relazioni, le comunicazioni e gli interventi a convegni o a incontri pubblici ad essi assimilabili; d) gli scritti non giuridici; e) le recensioni di libri e i resoconti dei convegni; f) gli scritti di studiosi di elevato e riconosciuto merito scientifico e di esperti di comprovata esperienza (es. professori emeriti o onorari; studiosi italiani e stranieri di chiara fama o similari).
La pubblicazione di tutti i contributi non sottoposti al giudizio dei revisori di cui al punto 1, è comunque subordinata al parere positivo del Comitato di direzione.
4. La documentazione relativa alla procedura di revisione di ciascun lavoro e all'approvazione unanime del Comitato di direzione è conservata a cura della Redazione di *Criminalia*.

Revisori

Giuseppe Amarelli
Gian Marco Baccari
Giuliano Balbi
Roberto Bartoli
Elio R. Belfiore
Filippo Bellagamba
Costanza Bernasconi
Marta Bertolino
Riccardo Borsari
David Brunelli
Marcello Busetto
Alberto Cadoppi
Alberto Camon
Matteo Caputo
Damiano Canale
Francesco Cingari
Carlotta Conti
Cristiano Cupelli
Francesco D'Alessandro
Giampaolo Demuro
Corrado Del Bò
Giulio De Simone
Alberto De Vita
Mariavaleria Del Tufo
Alberto di Martino
Vittorio Fanchiotti
Paola Felicioni
Giovanni Fiandaca
Stefano Fiore
Giovanni Flora
Luigi Foffani
Désirée Fondaroli
Gabriele Fornasari
Benedetta Galgani

Ignazio Giacona
Roberto Guerrini
Giulio Illuminati
Gaetano Insolera
Isabella Leoncini
Sergio Lorusso
Claudio Luzzati
Stefano Manacorda
Adelmo Manna
Ferrando Mantovani
Luca Marafioti
Enrico Marzaduri
Oliviero Mazza
Nicola Mazzacuva
Alessandro Melchionda
Enrico Mezzetti
Sergio Moccia
Vito Mormando
Vania Patanè
Paolo Patrono
Marco Pelissero
Davide Petrini
Nicola Pisani
Tommaso Rafaraci
Mario Ricciardi
Lucia Risicato
Mauro Ronco
Placido Siracusano
Luigi Stortoni
Valeria Torre
Giovanni Tuzet
Paolo Veneziani
Tiziana Vitarelli

Edizioni ETS
Palazzo Roncioni - Lungarno Mediceo, 16, I-56127 Pisa
info@edizioniets.com - www.edizioniets.com
Finito di stampare nel mese di ottobre 2021



Edizioni ETS

www.edizioniets.com - info@edizioniets.com

Criminalia

Annuario di scienze penalistiche

www.edizioniets.com/criminalia

Direttore

Fausto Giunta

Comitato di direzione

Stefano Canestrari, Giovanni Canzio, Adolfo Ceretti, Cristina de Maglie, Luciano Eusebi,
Alberto Gargani, Fausto Giunta, Vincenzo Maiello, Marco Nicola Miletta,
Renzo Orlandi, Michele Papa, Carlo Piergallini,
Francesca Ruggieri

per sottoscrivere abbonamento e per acquistare numeri arretrati

www.edizioniets.com/criminalia

