

LEGGE 23 marzo 2016, n. 41

Con le nuove regole chi uccide una persona guidando in stato di ebbrezza grave, con un tasso alcolemico oltre 1,5 grammi per litro, o sotto effetto di droghe, rischierà da 8 a 12 anni di carcere. Sarà invece punito con la reclusione da 5 a 10 anni l'omicida il cui tasso alcolemico superi 0,8 g/l oppure abbia causato l'incidente per condotte di particolare pericolosità (eccesso di velocità, guida contromano, infrazioni ai semafori, sorpassi e inversioni a rischio). La pena può però aumentare della metà se a morire è più di una persona: in quel caso il colpevole rischia fino a 18 anni di carcere. Per il nuovo reato di omicidio stradale sono previsti il raddoppio dei termini di prescrizione e l'arresto obbligatorio in flagranza nel caso più grave (bevuta "pesante" e droga). Negli altri casi l'arresto è facoltativo. Il PM, inoltre, potrà chiedere per una sola volta di prorogare le indagini preliminari.

di Milto Stefano De Nozza

IL NUOVO REATO DI OMICIDIO STRADALE



Milto Stefano DE NOZZA, Magistrato in servizio presso la Procura della Repubblica di Brindisi, applicato alla D.D.A. di Lecce, Magistrato responsabile della sala intercettazioni della Procura di Brindisi, Componente della commissione per il noleggio dei servizi di supporto alle attività di intercettazione, Magistrato di riferimento per l'informatica della Procura di Brindisi su incarico del Consiglio Superiore della Magistratura, Magistrato referente per i rapporti con la associazione antiracket Salento.



Indifferente al tormentato *iter* parlamentare¹ nonché sordo all'eco della scomposta polemica interna alla stessa maggioranza, diretta a rappresentare l'esistenza di errori tecnici e di non pochi profili di incostituzionalità, il Governo – nel dichiarato intento di fronteggiare l'emergenza degli omicidi connessi alla violazione delle norme del codice della strada – ha incassato l'approvazione della legge 23 marzo 2016, n. 41, recante la «*introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274*».

Sul solco tracciato dai governi precedenti, il legislatore ha realizzato un'ampia riforma della materia, introducendo nel codice penale due nuove fattispecie di reato, nuove circostanze aggravanti, con la conseguenza di avere determinato un generale inasprimento delle sanzioni principali² ed accessorie³. Sono state apportate modifiche anche al codice di procedura penale ed al codice della strada, modifiche che devono ritenersi espressione di una precisa volontà legislativa di valersi della concezione "simbolico-espressiva" propria della sanzione penale e della sua minaccia. È indubbio, d'altronde, che quello della sicurezza stradale costituisca uno dei settori nei quali emerge con maggior vigore il bisogno di sicurezza e di prevenzione; bisogno che, però, il legislatore mira a soddisfare utilizzando la sanzione penale quale strumento di "rassicurazione"⁴, al fine di sedare la paura sociale, prima ancora che tentare di neutralizzare i pericoli reali con il preciso fine di perseguire una tutela effettiva dei beni giuridici della vita e della incolumità personale.

Il risultato, a ben vedere, è rappresentato da un quadro preoccupante in cui un evento colposo, se diversamente cagionato, sarebbe punito in modo molto meno severo. Basti pensare che, a legislazione vigente, l'omicidio causato dalla violazione delle norme del codice della strada è punito molto più severamente dell'omicidio causato dalla violazione della norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro. Entrando nel merito delle nuove disposizioni, appare utile evidenziare come i reati di omicidio colposo stradale e di lesioni personali stradali sono oggi contemplati, rispettivamente, dagli artt. 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale. Trattasi di due figure autonome di reato la cui disciplina, tuttavia, può dirsi speculare, donde l'opportunità di procedere ad una analisi congiunta delle due fattispecie.



¹ Il "maxiemendamento" è stato approvato, in via definitiva, ed alla quinta lettura, da Palazzo Madama solo il 2 marzo scorso, dopo che la Camera lo aveva, ulteriormente, modificato nella seduta del 21 gennaio, a seguito dell'approvazione, a scrutinio segreto, di un emendamento proposto dall'opposizione, a cui la maggioranza si era, invece, dichiarata contraria.

² Si segnala, a mero titolo esemplificativo, la modifica dell'art. 582 c.p. (lesioni personali volontarie) la cui pena edittale minima viene elevata da tre a sei mesi di reclusione.

³ Ci si riferisce al nuovo comma 3-bis dell'art. 222 D.lgs. n. 285/92 il quale prevede un significativo prolungamento della revoca della patente di guida, quale effetto dell'accertamento dei reati di omicidio stradale e lesioni stradali gravi o gravissime.

⁴ Trattasi di una tendenza che trova una "naturale" giustificazione nella diffusa credenza popolare secondo la quale ad ogni incremento sanzionatorio consegue necessariamente una riduzione certa dei reati. La sequenza che lega la "trasgressione" alla "punizione" e la "punizione" all'"abbattimento del tasso di criminalità" è, infatti, percepita da ognuno come assolutamente ovvia e naturale, indiscutibile e indiscussa.

Gli artt. 589-bis e 590-bis c.p. prevedono al comma 1 la condotta “base” di colui che, per colpa, cagioni la morte di una persona (o cagioni ad altri una lesione personale), con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, sanzionandola con la pena della reclusione da due a sette anni nel caso dell’omicidio stradale (art. 589-bis, comma 1 c.p.), e con la pena da tre mesi a un anno per le lesioni gravi, ovvero da uno a tre anni per le lesioni gravissime (art. 590-bis, comma 1 c.p.).⁵

È invece punito con la reclusione da otto a dodici anni (art. 589-bis, comma 2 c.p.) il conducente di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell’art. 186, comma 2 lett. c) D.lgs. 285/92 (ossia un soggetto nei confronti del quale sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l), o in stato di alterazione psicofisica conseguente all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi dell’art. 187 D.lgs. 285/92, che per colpa cagioni la morte di una persona. Analoga circostanza aggravante speciale ad effetto speciale, correlata allo stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica da abuso di droga del conducente di un veicolo a motore, è prevista dal comma 2 dell’art. 590-bis c.p., ove la pena della reclusione va da tre a cinque anni per lesioni gravi, e da quattro a sette anni per lesioni gravissime.⁶

La necessità di un accertamento positivo dell’effettivo tasso alcolemico, ovvero dello stato di alterazione derivante dall’uso di sostanze stupefacenti, così come descritto nelle fattispecie contravvenzionali richiamate, appare evidente per la configurabilità dell’aggravante *de qua*. Non solo. **Evidenti sono i problemi di accertamento in caso di rifiuto del conducente a sottoporsi al test.**

Con riferimento alla necessità di un accertamento positivo dell’alterazione derivante da abuso di sostanze stupefacenti sarà necessario un preciso riscontro di natura tecnica, non bastando la testimonianza sul punto degli organi di polizia. Si precisa, infatti, che l’art. 187 D.lgs. 285/92 – secondo pacifico orientamento giurisprudenziale – richiede, ai fini di un giudizio di responsabilità, che sia provata tanto la precedente “assunzione” di sostanze stupefacenti, quanto che il soggetto abbia guidato in stato di alterazione derivante da tale assunzione: quanto al primo elemento, per espressa indicazione normativa (art. 187, comma 3 D.lgs. 285/92), è necessario un accertamento tecnico-biologico.

Sarà sufficiente, viceversa, la sola testimonianza degli agenti di P.G. con riferimento alla configurazione dell’aggravante di cui all’art. 186 C.d.S., quanto meno per la ipotesi meno grave ovvero quella di cui alla lett. b).

Per fronteggiare il possibile rifiuto del conducente di sottoporsi a tali accertamenti tecnici, si è intervenuto sugli artt. 224-bis e 359-bis c.p.p., che disciplinano la possibilità per l’autorità giudiziaria di disporre – oggi anche «per i delitti di cui agli artt. 589-bis e 590-bis c.p.» – l’esecuzione “coattiva” degli atti idonei ad incidere sulla libertà personale (quali il prelievo di capelli, di peli o di mucosa del cavo orale), ai fini della determinazione del profilo del DNA o di accertamenti medici (art. 224-bis c.p.p.), con la facoltà del pubblico ministero di disporre tali operazioni, nei casi di urgenza, anche oralmente – e, quindi, nell’immediatezza del fatto – pur dovendo poi darne conferma per iscritto (art. 359-bis, comma 3-bis c.p.p.).

La stessa pena di cui al comma 2 degli artt. 589-bis e 590-bis c.p. è prevista dal comma 3 delle predette norme per il soggetto alla guida di un veicolo a motore di cui all’art. 186-bis, comma 1 lett. b), c), d) D.lgs. 285/92⁷ (i cd. conducenti di mezzi speciali) sorpresi in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 g/l ai sensi dell’art. 186, comma 2 lett. b) D.lgs. 285/92.

Un’ulteriore aggravante speciale è prevista dal comma 4 delle due disposizioni in commento, ove – «salvo quanto previsto dal terzo comma» – è punito con la reclusione da cinque a dieci anni l’omicidio stradale colposo (ovvero con la reclusione da un anno e sei mesi a tre anni, e da due a quattro anni le lesioni gravi e gravissime) commesso dal conducente in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 g/l ai sensi dell’art. 186, comma 2 lett. b) D.lgs. 285/92.

Lo stesso *range* di pena (cinque – dieci anni per l’omicidio stradale colposo, ovvero un anno e sei mesi – tre anni per le lesioni gravi, e due – quattro anni per le lesioni gravissime) si applica, altresì, al conducente che violi specifiche regole del codice della strada (art. 589-bis, comma 5 c.p.; art. 590-bis, comma 5 c.p.).⁸

I limiti edittali dell’omicidio stradale e delle lesioni stradali, tanto delle ipotesi base quanto di quelle aggravate, sono ulteriormente aumentati se il fatto è commesso da soggetto non munito di patente di guida⁹, con patente sospesa o revocata¹⁰, ovvero se il veicolo

5 La disciplina sanzionatoria delle lesioni personali stradali non gravi né gravissime rimane tuttora quella dell’art. 590 c.p.

6 Merita sottolineare come entrambe le fattispecie aggravate siano configurabili solo a carico del conducente di un “veicolo a motore”. In altri termini, abrogate le aggravanti previgenti applicabili a “chiunque” avesse provocato la morte di una persona (art. 589, comma 3 c.p.) o avesse cagionato ad altri una lesione personale (art. 590, comma 3 c.p.) con violazione delle norme sulla circolazione stradale, all’utente della strada diverso dal conducente di un veicolo a motore che, in condizioni di alterazione psico-fisica, determini, per colpa, un incidente mortale, ovvero cagioni lesioni personali gravi o gravissime, potrebbe solo contestarsi l’ipotesi “base” di cui al comma 1 degli artt. 589-bis e 590-bis c.p.

7 Trattasi di soggetti che esercitano professionalmente l’attività di trasporto di persone o di cose, nonché dei conducenti di autoveicoli, trainanti o meno un rimorchio, che comporti una massa complessiva totale a pieno carico superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone in numero superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati.

8 Nello specifico si applica al conducente di un veicolo a motore:

- che in un centro urbano transiti con una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e, comunque, non inferiore a 70 km/h, ovvero che su strade extraurbane transiti con una velocità superiore di almeno 50 km/h di quella massima consentita (comma 5, n. 1);
- che attraversa un’intersezione con semaforo rosso, ovvero che circola contromano (comma 5, n. 2);
- che inverte il senso di marcia in prossimità o corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, ovvero che sorpassa altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua (comma 5, n. 3).

9 Si osserva come, in assenza di una specificazione del legislatore sul punto, l’espressione utilizzata potrebbe riferirsi tanto al caso in cui il conducente non abbia mai conseguito la patente di guida, quanto alla circostanza in cui il soggetto non ne sia munito al momento del fatto e, dunque, ne sia occasionalmente sprovvisto.

10 Non si comprende se in tale fattispecie possa rientrare il caso della patente di guida “scaduta”. Che l’omesso richiamo costituisca il frutto di una scelta consapevole, o piuttosto una semplice svista del legislatore, in assenza di indicazioni desumibili dalla *littera legis* (la quale espressamente si riferisce ai soli casi in cui la patente sia “sospesa o revocata”), e nel rispetto del divieto di analogia in *malam partem*, è doveroso propendere per la soluzione negativa.

a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria (art. 589-bis, comma 6 c.p.; art. 590-bis, comma 6 c.p.). La pena è, invece, diminuita fino alla metà quando l'evento, pur cagionato dalle condotte imprudenti descritte nei commi precedenti, non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole (art. 589-bis, comma 7 c.p.; art. 590-bis, comma 7 c.p.).

Infine, è previsto un aumento di pena nel caso di omicidio e/o lesioni personali colposi plurimi; in questo caso si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, stabilendo il limite massimo di pena in anni diciotto di reclusione (art. 589-bis, comma 8 c.p.), e in sette anni (art. 590-bis, comma 8 c.p.).

L'innalzamento del trattamento sanzionatorio produce effetti diretti in tema di restrizioni *ante iudicium* della libertà individuale ovvero in tema di applicazioni di misure cautelari personali.



I limiti edittali della condotta "base" di cui all'art. 589-bis, invero, consentirebbero, già di per sé, e in presenza dei rispettivi presupposti normativi, tanto l'arresto facoltativo in flagranza (art. 381 c.p.p.), quanto il fermo di indiziato delitto (art. 384 c.p.p.), e non ultima l'applicazione della custodia cautelare carceraria (art. 280, comma 2 c.p.p.); mentre le soglie punitive previste per le ipotesi delle lesioni stradali (gravissime), aggravate ai sensi dei commi 2 e 3 dell'art. 590-bis, consentirebbero tanto il fermo di indiziato delitto, quanto l'applicazione di misure coercitive (anche con riferimento ai commi 4 e 5, ma solo in caso di lesioni gravissime) e finanche della custodia cautelare in carcere.

Eppure il legislatore ha ritenuto di dover menzionare espressamente nella *littera* dell'art. 380 c.p.p. – che, come noto, riguarda l'arresto obbligatorio in flagranza di reato – il delitto colposo di cui all'art. 589-bis, commi 2 e 3 c.p., e nell'architettura dell'art. 381 c.p.p. – che disciplina, invece, l'arresto facoltativo – il delitto colposo di cui all'art. 590-bis, commi 2, 3, 4, 5 c.p.

Se l'art. 381, comma 2, lett. *m-quinquies*) c.p.p., di fatto, facoltizza la P.G. a procedere all'arresto facoltativo per delitto colposo punito con la pena della reclusione anche inferiore nel massimo a cinque anni, con la nuova lettera *m-quater*) dell'art. 380, comma 2 c.p.p. **il legislatore introduce un'ulteriore figura di arresto obbligatorio in flagranza, avuto riguardo alle ipotesi di omicidio colposo stradale aggravato ai sensi dei commi 2 e 3, così contravvenendo alla struttura propria della disciplina processuale in parola, circoscritta, come noto, alle sole ipotesi di delitto non colposo¹¹.**

I problemi determinati dagli eccessi sanzionatori delle nuove fattispecie sono stati ulteriormente acuiti dall'introduzione di una ulteriore circostanza aggravante ad effetto speciale (artt. 589-ter e 590-ter c.p.), nel caso in cui il conducente si sia dato alla fuga – condotta in relazione alla quale la pena è aumentata da un terzo a due terzi (stabilendo, però, che il *quantum* di pena non sia inferiore rispettivamente a cinque anni o tre anni)¹². Una disciplina evidentemente sovrapponibile alle fattispecie autonome ed indipendenti della "omissione di soccorso" e della "fuga in caso di incidente con danno alle persone", disciplinate dall'art. 189, commi 6 e 7 del Codice della strada. In assenza di un adeguato coordinamento normativo, ed al fine di scongiurare il pericolo di duplicazione del trattamento sanzionatorio, è da ritenere che la normativa generale prevista dal codice della strada debba rimanere circoscritta alle sole ipotesi non ricomprese nel paradigma normativo degli artt. 589-bis e 590-bis c.p., e quindi in tutti i casi di lesioni non gravi né gravissime.

In esito a questa rapida panoramica è possibile tracciare qualche constatazione di sintesi.

Come si è già accennato, adottare misure penali fortemente incisive, e dunque, facilmente percepibili dalla società, intensificando drasticamente la rigidità delle risposte sanzionatorie già nel minimo edittale, al dichiarato fine di garantire la certezza della pena, tramanda nell'immaginario collettivo un messaggio fuorviante di intervento.

Vero è che il legislatore ha voluto, con ogni probabilità, una disciplina che fosse in grado di innalzare il livello di attenzione dell'utente della strada al rispetto della normativa generale prevista dal codice della strada; possibile, tuttavia, che lo stesso legislatore abbia in questo modo inteso porre un argine al buonismo giudiziario nel passato incline, troppo spesso, a riconoscere trattamenti sanzionatori anche di soli pochi mesi a fronte della morte di un uomo causata dalla inosservanza delle norme del codice della strada. Chi scrive resta della convinzione, in conclusione, che l'inasprimento del trattamento sanzionatorio per i casi di omicidio e lesioni stradali consentirà di raggiungere gli obiettivi auspicati solo ed in quanto accompagnato da una crescita culturale che veda il pedone o il guidatore un bene da proteggere e non un ostacolo da superare. ©

11 La disciplina dell'arresto si è posta, peraltro, in evidente frizione con il disposto (originario) dell'art. 189, comma 8 D.lgs. 285/92, laddove era prevista una disciplina di favore consistente nell'escludere l'arresto (facoltativo) in flagranza del conducente che si fosse fermato e, all'occorrenza, avesse prestato la doverosa assistenza, mettendosi a disposizione della P.G.; antinomia, invero, parzialmente scongiurata dalla versione definitivamente approvata dell'art. 189, comma 8 C.d.s. la quale circoscrive la disciplina di favore in parola alla sola ipotesi di lesioni personali colpose, a patto che, evidentemente, il conducente presti assistenza a coloro che abbiano subito danni alla persona mettendosi a disposizione della polizia giudiziaria. Comportamento di aiuto e collaborazione non hanno, quindi, rilievo per neutralizzare l'arresto in flagranza previsto per l'omicidio colposo stradale.

12 A ciò si aggiunga, altresì, la neointrodotta norma di cui all'art. 590-quater c.p. la quale prevede un divieto di prevalenza - equivalenza delle circostanze attenuanti (diverse da quelle previste dagli artt. 98 e 114 c.p.) eventualmente concorrenti con le aggravanti di cui agli artt. 589-bis, commi 2, 3, 4, 5 e 6, 589-ter, 590-bis, commi 2, 3, 4, 5 e 6, e 590-ter c.p.