

Fabio Piccioni

# Omicidio stradale e omicidio nautico

Analisi ragionata della Legge 23 marzo 2016, n. 41  
e della Legge 26 settembre 2023, n. 138



**Giappichelli**

## Premessa

Quando mi è capitato in mano il testo, fin dalla prima bozza, della L. 26/9/2023 n. 138, recante *Introduzione del reato di omicidio nautico e del reato di lesioni personali nautiche*, sono stato colto – a sette anni e mezzo dall’entrata in vigore della L. 23/3/2016 n. 41 (e dalla I edizione di questo volume) – da quell’irrefrenabile tentazione che mi prende, tutte le volte in cui leggo provvedimenti di modifica in materia di sicurezza.

L’obiettivo di questo lavoro è, allora, da un lato, quello di apprestare uno strumento informativo, volto, con l’ottimismo della volontà, più che con la forza della ragione, a divulgare il difficile impatto dei congegni giuridici dell’omicidio stradale e nautico con la realtà concreta, dall’altro, quello di valutare la necessità in concreto di procedere alla modifica normativa e all’introduzione di nuove figure criminose che si aggiungono (in modo asistematico) a quelle già previste.

Se, infatti, per i giuristi non è un mistero che l’omicidio stradale sia stato introdotto fin dalla L. 11/5/1966 n. 296 – e che nel 2016 abbia compiuto i suoi primi 50 anni – senza dubbio l’omicidio nautico vede la luce, oggi, per la prima volta.

Il testo, nel recare un primo bilancio sulla resa teorico e pratica dell’omicidio stradale, oltre che gli aggiornamenti legislativi (vedi riforma Cartabia) e giurisprudenziali intervenuti, procede con l’analisi e la descrizione della novella, nel tentativo di prefigurare le ricadute derivanti dal suo impatto sul tessuto normativo del sistema – fin troppo sfilacciato a cagione delle progressive sedimentazioni dovute alle modifiche precedenti – e di porre in evidenza la peculiarità delle singole scansioni, al fine di individuare i problemi esegetici offerti alla riflessione letteraria.

In merito al tarlo annidatosi tra i messaggi linguistici della legge – destinati a rimanere una “somma di regole” piuttosto che un “sistema di regole” – da un lato, la dottrina, dovrà interrogarsi sulla natura dei singoli istituti, dall’altro, la giurisprudenza, dovrà tentare un’interpretazione metalinguistica delle norme (lacunose e in grado di prestare il fianco alle aporie del sistema) che si amplifica a dismisura, includendo in sé ogni forma di lettura, comprensione o analisi, fino a dirigersi non già all’interpretazione e alla corrispondente teoria, quanto piuttosto all’interpretabilità delle singole disposizioni e alla loro funzione nell’equilibrio globale del sistema giuridico.

La convinzione è che l'*horror vacui* dell'inserimento delle disposizioni del codice della strada e, oggi, di quelle del codice della nautica da diporto, nel codice penale, a causa della xenofobia che crea, richieda una metodologia di analisi degli errori/orrori contenuti nella "neolingua" da esso utilizzata.

Nell'operazione, infatti, verrà anche evidenziato il gergo, particolarmente ricercato nella ineleganza, troppo spesso utilizzato dal legislatore, il quale, per disprezzo dell'arte volgare del discorso, lasciando all'interprete la cura di lavorare la materia brutta dei concetti soltanto abbozzati della scienza sottintesa e la ricerca dei costrutti corretti corrispondenti a quelli erronei, finisce per rendere lo studio degli istituti giuridici proposti una camicia di forza di cui liberarsi al più presto.

Firenze, ottobre 2023

## Abbreviazioni

A.G.	=	Autorità Giudiziaria
art.	=	articolo
artt.	=	articoli
c.	=	comma
cc.	=	commi
C.d.S.	=	Codice della Strada
Cass. Civ.	=	Cassazione Civile
Cass. Pen.	=	Cassazione Penale
c.d.	=	cosiddetto
cfr.	=	confronta
cit.	=	citato
cod. civ.	=	Codice Civile
cod. pen.	=	Codice Penale
cod. proc. pen.	=	Codice di Procedura Penale
conv. con modif.	=	convertito con modifiche
Corte Cost.	=	Corte Costituzionale
Cost.	=	Costituzione
D.C.G.	=	decreto citazione a giudizio
D.L.	=	Decreto Legge
D.Lgs.	=	Decreto Legislativo
D.Lgs.Lgt.	=	Decreto Legislativo Luogotenenziale
D.M.	=	Decreto Ministeriale
D.P.C.M.	=	Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri
D.P.R.	=	Decreto del Presidente della Repubblica
D.T.T.	=	Dipartimento per i Trasporto Terrestri
Disp. Att.	=	Disposizioni di Attuazione
es.	=	esempio
ex	=	secondo (riferito a norme)
G.d.P.	=	Giudice di Pace
gg.	=	giorni
G.I.P.	=	Giudice per le Indagini Preliminari
G.U.	=	Gazzetta Ufficiale
L.	=	Legge
lett.	=	lettera
L.P.U.	=	lavoro di pubblica utilità

n.	=	numero
n.d.r.	=	nota del redattore
nn.	=	numeri
ord.	=	ordinanza
P.A.	=	Pubblica Amministrazione
Par.	=	paragrafo
P.D.	=	permanenza domiciliare
P.G.	=	Polizia Giudiziaria
P.M.	=	Pubblico Ministero
Pret.	=	Pretura
R.D.	=	Regio Decreto
sez.	=	sezione
Sez. Un.	=	Sezioni Unite
ss.	=	seguenti
T.A.R.	=	Tribunale Amministrativo Regionale
T.d.F.	=	tenuità del fatto
Trib.	=	Tribunale
v.	=	vedi

# Capitolo I

## Il contesto

### I. L'omicidio stradale

L'inadeguata efficacia deterrente evidenziata dall'incessante moltiplicarsi dei delitti di offesa stradale alla vita<sup>1</sup> e all'incolumità individuale<sup>2</sup>, ha posto più volte il problema di una rivisitazione dogmatica – sorretta da preoccupazioni generalpreventive combinate con istanze retributive e di stigmatizzazione simbolica – del contesto normativo di riferimento, al fine di predisporre una disciplina specifica, con aggravamento della responsabilità (*ex facto oritur ius*).

#### 1. La giurisprudenza

L'operazione ermeneutica funzionale all'indagine sul delta differenziale e di demarcazione dell'elemento soggettivo, va condotta sulla base della previsione dell'evento e dell'accettazione del rischio del suo verificarsi, che postula un accertamento e una delibazione sulla ricorrenza dei distinti presupposti, che deve condurre a una valutazione di merito improntata a inscalfibile acribia, non caducata o inficiata da vizi di illogicità. L'individuazione dei parametri utili per distinguere il coefficiente psicologico tra il “dolo eventuale” (assente nella definizione legislativa) e la “colpa cosciente”, passa, tradizionalmente, attraverso la

---

<sup>1</sup>Il diritto alla vita costituisce il bene-fine primario che, anche se non trova espresso riconoscimento a livello costituzionale, risulta riconosciuto, almeno implicitamente, dall'art. 2 Cost. che lo eleva a diritto inviolabile per eccellenza.

<sup>2</sup>Il diritto all'incolumità individuale, che ricomprende l'integrità fisica e psichica funzionale ed estetica, risulta costituzionalmente tutelato dall'art. 32, oltre che dagli artt. 3 c. 1, 41 c. 2, 27 c. 3 e 32 c. 2 che riportano tutti all'art. 2 Cost.

nota “formula di Frank”<sup>3</sup> propugnata dalla dottrina tedesca, che ha trovato rinnovata fortuna nella giurisprudenza.

Sul piano processuale, tuttavia, questo modello non risulta empiricamente verificabile, ma costituisce una piattaforma epistemologica che necessita di un ulteriore e imprescindibile passaggio giurisdizionale, funzionale a riscontrare la connessione dell’evento delittuoso con l’azione criminosa.

“Non essendo provata una volontà diversa, non è possibile ritenere che l’agente abbia voluto l’evento, altrimenti si finirebbe per sostenere l’esistenza di un *dolus in re ipsa*, per il solo fatto della consumazione di una condotta rimproverabile, con conseguente inversione dell’onere della prova”.

Per inciso, ciò non esclude che, in determinate situazioni, la condotta di guida del conducente possa consentire di contestare il *dolus eventualis*, quando l’agente (consapevole del proprio stato pregiudicato) con la propria sconsiderata condotta di guida, abbia accettato il rischio di verifica dell’incidente come risultato della propria condotta, agendo anche a costo di determinarlo.

\* \* \*

Alcune, pur sporadiche, pronunce utilizzando anche principi e regole elaborate dalla dottrina, hanno cominciato a inquadrare gli incidenti stradali mortali, cagionati da condotte di guida sconsiderata, sotto la dimensione psicologica dell’imputazione soggettiva del modello di delitto doloso.

**Cass. Pen., sez. I, 1/2/2011 n. 10411** si è occupata del caso di omicidio e lesioni cagionate da soggetto che, alla guida di un furgone rubato, per sottrarsi al controllo da parte della polizia che lo inseguiva, si era dato alla fuga in pieno centro urbano a una velocità pari a 100-110 chilometri all’ora, oltrepassando, senza decelerare, una serie di semafori che segnavano luce rossa nella sua dire-

---

<sup>3</sup> La formula, nell’originaria versione prospettata tra fine ottocento e primo novecento, recitava: “se, dall’esame del carattere del reo, ma soprattutto dal modo come egli ha perseguito il suo fine concreto, risulta che egli avrebbe agito egualmente anche se avesse previsto l’evento come necessariamente connesso alla sua azione, il dolo sussiste; mentre si ha colpa con previsione, qualora nella suddetta ipotesi si sarebbe astenuto dal compiere l’azione”; cfr. R. FRANK, *Das Strafgesetzbuch für das deutsche Reich*.

Nell’ambito della più recente dottrina italiana, si è utilizzato come parametro distintivo un criterio *lato sensu* economico, secondo il quale nel dolo eventuale il rischio deve essere accettato a seguito di una deliberazione con cui l’agente subordina consapevolmente un determinato bene a un altro; l’obiettivo intenzionalmente perseguito per il soddisfacimento dell’interesse preminente attrae l’evento collaterale, che viene dall’agente posto coscientemente in relazione con il conseguimento dello scopo perseguito; non è, quindi, sufficiente la previsione della concreta possibilità di verifica dell’evento lesivo, ma è indispensabile l’accettazione, sia pure in forma eventuale, del danno che costituisce il prezzo (eventuale) da pagare per il conseguimento di un determinato risultato; cfr. S. PROSDOCIMI, *Dolus eventualis*.

zione di marcia per poi urtare violentemente contro un'altra auto che in quel momento impegnava lo stesso incrocio cagionando gli eventi lesivi indicati. La Corte d'assise, aveva ritenuto colpevole l'imputato di omicidio e lesioni aggravate volontarie; la Corte d'assise d'appello, in riforma della sentenza di primo grado, riqualificava i fatti contestati come omicidio e lesioni aggravate colpose. La Suprema Corte evidenzia come la delicata linea di confine tra il dolo eventuale e la colpa cosciente e l'esigenza di non svuotare di significato la dimensione psicologica dell'imputazione soggettiva, connessa alla specificità del caso concreto, impongano al giudice di attribuire rilievo centrale al momento dell'accertamento e di effettuare una penetrante indagine in ordine al fatto unitariamente inteso, alle sue probabilità di verificarsi, alla percezione soggettiva della probabilità, ai segni della percezione del rischio, ai dati obiettivi capaci di fornire una dimensione riconoscibile dei reali processi interiori e della loro proiezione finalistica. In tal senso, il giudice d'appello avrebbe dovuto esaminare i seguenti elementi, ponendoli in correlazione logica: le modalità e la durata dell'inseguimento; il lasso di tempi intercorso tra l'inizio dello stesso e la sua trasformazione in mero controllo a distanza del furgone rubato; le complessive modalità della fuga e la sua protrazione pur dopo che la Polizia aveva adottato una differente tipologia di vigilanza; le caratteristiche tecniche del mezzo rubato in rapporto a quanto in esso contenuto; la conseguente energia cinetica in relazione alla velocità serbata; le caratteristiche degli incroci impegnati con luce semaforica rossa e le relative possibilità di avvistamento di altri veicoli; la conformazione dei luoghi in cui avvenne l'impatto; l'assenza di tracce di frenata o di elementi obiettivamente indicativi di tentativi di deviazione in rapporto al punto d'impatto e alle caratteristiche dell'incrocio; il comportamento serbato dall'imputato dopo la violenta collisione. Per le suddette ragioni la Cassazione ha annullato la sentenza rinviando ad altra sezione della Corte d'assise d'appello.

L'impostazione "dolosa" è stata, poi, confermata, successivamente al giudizio di rinvio, da **Cass. Pen., sez. V, 27/9/2012 n. 42973**.

**Cass. Pen., sez. I, 30/5/2012 n. 23588**, in fase cautelare, ha ravvisato il dolo eventuale in una vicenda che riguardava un gravissimo incidente stradale, nel quale il conducente di un SUV aveva percorso l'autostrada contromano per diversi chilometri e a fortissima velocità, andando ad impattare frontalmente contro altro veicolo che procedeva nel giusto senso di marcia, e aveva cagionato la morte di quattro persone. Anche in tal caso la Corte aveva ritenuto adeguatamente motivata l'ordinanza del Tribunale del riesame, così rigettando la tesi che perorava la derubricazione del reato in omicidio colposo aggravato dalla previsione dell'evento. La Cassazione ha indagato l'elemento psicologico sulla base di un rigoroso esame del fatto nelle sue concrete modalità esecutive, evidenziando come non si rinvenisse nel comportamento dell'imputato alcun elemento dal

quale dedurre che, in qualche modo, egli contava di poter evitare l'evento, perché, invece, aveva continuato a marciare ad elevatissima velocità per circa dieci minuti senza porre in essere – e questo era il dato più significativo – alcuna manovra che, per quanto spericolata, potesse far pensare alla sua intenzione di evitare l'urto con altri veicoli, contando sulla sua abilità.

**Cass. Pen., sez. I, 16/9/2015 n. 37606**, in una fattispecie in cui l'imputato, in stato di ubriachezza, alla guida di un grosso veicolo, dopo aver posto in essere alcune manovre palesemente imprudenti, non si fermava all'alt intimato dalla Polizia Municipale, anzi accelerando e puntando l'automezzo verso gli agenti, per poi proseguire la corsa a forte velocità, superando un semaforo rosso, un dosso e un incrocio dove investiva un pedone di cui cagionava la morte, per poi darsi alla fuga, ha ritenuto l'omicidio assistito dal dolo eventuale.

\* \* \*

L'interpretazione prevalente, tuttavia, è giunta a conclusioni diverse aderendo all'opzione colposa.

**Cass. Pen., sez. IV, 24/3/2010 n. 11222**, ha deciso un caso particolarmente controverso in cui l'imputato, benché privato della patente di guida perché tossicodipendente, aveva condotto la sua auto ad alta velocità in pieno centro di Roma e, attraversando un incrocio nonostante il semaforo rosso, aveva cagionato la morte di una coppia di motociclisti. In primo grado, a seguito di giudizio abbreviato, l'imputato era stato condannato per omicidio con dolo eventuale. La sentenza di appello aveva ritenuto, di contro, che il fatto fosse sussumibile nella diversa ipotesi di omicidio colposo aggravato dalla previsione dell'evento, impostazione accolta dalla Suprema Corte. Nell'occasione fu evidenziato che: – l'accettazione non deve riguardare solo la situazione di pericolo posta in essere, ma deve estendersi anche alla possibilità che si realizzi l'evento non direttamente voluto; – il dolo eventuale è pur sempre una forma di dolo e l'art. 43 cod. pen. richiede non soltanto la previsione, ma anche la volontà di cagionare l'evento, giacché altrimenti si avrebbe la inaccettabile trasformazione di un reato di evento in reato di pericolo, con l'estrema e improponibile conclusione che ogni qualvolta il conducente di un autoveicolo attraversi col rosso una intersezione regolata da segnalazione semaforica, o non si fermi ad un segnale di stop, in una zona trafficata, risponderebbe, solo per questo, degli eventi lesivi eventualmente cagionati sempre a titolo di dolo eventuale, in virtù della violazione della regola cautelare e della conseguente situazione di pericolo scientemente posta in essere; – perché sussista il dolo eventuale, ciò che l'agente deve accettare è proprio l'evento: è, cioè, il verificarsi della morte che deve essere stato accettato e messo in conto dall'agente, pur di non rinunciare all'azione che, anche ai suoi occhi, aveva la seria possibilità di provocarlo; – occorre, quindi, accerta-

re, per ritenere la sussistenza del dolo eventuale, che l'agente abbia accettato come possibile la verifica dell'evento, non soltanto che abbia accettato una situazione di pericolo genericamente sussistente.

**Cass. Pen., sez. IV, 30/7/2012 n. 39898**, ha escluso il dolo nel caso di un automobilista, che, pur versando in condizioni di astinenza da stupefacenti, aveva causato la morte di quattro pedoni investendoli sul marciapiede, posto che l'agente, benché conscio di poter causare incidenti in ragione del suo stato mentale, non si era rappresentato l'evento tipico effettivamente realizzato.

Il dolo è stato pure escluso nel caso in cui l'imputato, dopo aver assunto hashish e una pastiglia di ansiolitico, si era messo alla guida di notte cagionando un incidente mortale, **Cass. Pen., sez. I, 13/5/2013 n. 20465**. Il primo giudice aveva ravvisato il reato di omicidio colposo; la Corte d'appello invece quello di omicidio con dolo eventuale. La pronuncia era stata cassata dalla Suprema Corte in considerazione del fatto che la sentenza d'appello, nell'intento di dare una risposta giudiziaria ritenuta più adeguata a condotte del tipo di quella oggetto del processo, avesse di fatto forzato il confine giuridico tradizionalmente tracciato tra dolo e colpa, tra volontà dell'evento (volontà dell'azione a costo di causare l'evento e quindi volontà anche del detto evento) e colpa cosciente (volontà dell'azione nella convinzione che l'evento – sia pur prevedibile – non si verificherà). La Corte di cassazione ritenne che nella specie non potesse affermarsi che l'agente – ove si fosse concretamente rappresentato l'investimento e la morte di un'altra persona (paradossalmente anche di sé stesso) – avrebbe deciso di mettersi alla guida anche a costo di ciò.

**Cass. Pen., sez. IV, 5/9/2013 n. 36399**, ha sottolineato “il mancato superamento del dubbio circa la verifica dell'evento quale connotato essenziale del dolo eventuale”.

Pur al di fuori dell'ambito dell'illecito stradale, in merito alla differenza tra dolo eventuale e colpa cosciente, si è pronunciata **Cass. Pen., Sez. Un., 24/4/2014 n. 38343** (c.d. sentenza ThyssenKrupp). Secondo le Sezioni Unite, “per la configurabilità del dolo eventuale, anche ai fini della distinzione rispetto alla colpa cosciente, occorre la rigorosa dimostrazione che l'agente si sia confrontato con la specifica categoria di evento che si è verificata nella fattispecie concreta aderendo psicologicamente ad essa e a tal fine l'indagine giudiziaria, volta a ricostruire l'iter e l'esito del processo decisionale, può fondarsi su una serie di indicatori quali: a) la lontananza della condotta tenuta da quella doverosa; b) la personalità e le pregresse esperienze dell'agente; c) la durata e la ripetizione dell'azione; d) il comportamento successivo al fatto; e) il fine della condotta e la compatibilità con esso delle conseguenze collaterali; f) la probabilità di

verificazione dell'evento; g) le conseguenze negative anche per l'autore in caso di sua verifica; h) il contesto lecito o illecito in cui si è svolta l'azione nonché la possibilità di ritenere, alla stregua delle concrete acquisizioni probatorie, che l'agente non si sarebbe trattenuto dalla condotta illecita neppure se avesse avuto contezza della sicura verifica dell'evento”.

**Cass. Pen., sez. I, 30/4/2015 n. 18220**, si è occupata della vicenda del soggetto che, guidando in autostrada contromano e sotto l'effetto di sostanze alcoliche, aveva provocato la morte di quattro ragazzi investendo l'auto su cui essi viaggiavano, già esaminata dalla sentenza 23588/2012 in fase cautelare. Entrambi i giudizi di merito (di cui il primo in rito abbreviato) avevano riconosciuto il dolo eventuale, ma la Cassazione, rinviando ad altra sezione della Corte di assise d'appello, ha ritenuto errato il ragionamento seguito e ha fissato dei paletti interpretativi molto rigidi affinché possa essere ritenuto integrato nella fattispecie il dolo eventuale anziché la colpa cosciente. La Suprema Corte, facendo applicazione dei principi e gli indicatori sintomatici elaborati dalla citata sentenza delle Sezioni Unite ha ritenuto che il dolo eventuale necessita di una valutazione assai rigorosa, per cui si richiede più di un semplice sospetto circa la disattenzione e la noncuranza del soggetto agente, ma una situazione fattuale dal significato inequivocabile circa l'effettiva volizione da parte del reo. Per la Corte sono necessari, ai fini della configurazione del dolo eventuale, elementi ulteriori: non basta, infatti, né ricostruire la personalità dell'imputato né dimostrare che la sua condotta è stata particolarmente temeraria ma “occorrerebbero elementi che leghino in maniera diretta e inequivocabile la condotta con l'accettazione del rischio di uccidere qualcuno”.

## 2. L'iter di approvazione della legge

Nel 2011 nacque, quindi, l'idea (partita da una proposta di legge popolare) di predisporre un'ipotesi di delitto a componente soggettiva dolosa, modellata sullo schema dogmatico del “dolo eventuale” – invece che della colpa cosciente (aggravata ai sensi dell'art. 61 c. 1 n. 3 cod. pen.) – da introdurre all'art. 575-*bis* del corpo codicistico, per il caso di omicidio derivante dallo stato di alterazione del soggetto alla guida.

Dopo una lunga gestazione, in cui la nuova ipotesi è arrivata a essere strutturata anche sullo schema della simil-preterintenzione (art. 585-*bis*), ci si è resi conto della difficoltà di procedere *ex lege* verso tale opzione ermeneutica.

La definitiva collocazione sistematica delle nuove autonome figure, rispettivamente inserite negli artt. 589-*bis* e 590-*bis* cod. pen., infatti, manifesta, fin da subito, grazie anche alla scelta di ribadire nel *corpus* normativo l'esplicito riferimento, la loro natura colposa.

Il legislatore, quindi, pur procedendo a elevare le pene, che conducono l'autore del reato verso un inesorabile percorso carcerario, ha mantenuto la fattispecie nel recinto fisiologico della "colpa cosciente" – atteggiamento psicologico dell'agente che, pur rappresentandosi l'astratta, o meglio semplice, possibilità di realizzazione del fatto, respinge il rischio, concepito come concretamente non realizzabile, confidando nella propria capacità di controllare l'azione (quindi, non-volizione).

Il 10 giugno 2015 il Senato della Repubblica ha approvato una proposta di legge ordinaria, risultante dall'unificazione di altri 5 disegni di legge – nn. 859, 1357, 1378, 1484 e 1553 (d'iniziativa, tra i primi, dei senatori Scilipoti, Pezzopane e Cirinnà) – che, in **8 articoli**, reca un percorso turistico-giuridico che introduce le autonome fattispecie di delitto di *omicidio stradale* e *lesioni personali stradali* unitamente a una serie di modifiche di coordinamento.

Giunto alla Camera dei deputati, il D.d.L. al quale sono state abbinate ulteriori proposte di legge – nn. 361, 562, 959, 1430, 1475, 1643, 1646, 1677, 2068, 2192, 2263, 3366 – a seguito di un caleidoscopio di confusi emendamenti e subemendamenti, è stato approvato, con modifiche, il 28 ottobre 2015.

Tornato al Senato, nonostante fosse stata presentata addirittura una questione pregiudiziale<sup>4</sup>, il Governo<sup>5</sup> ha ritenuto di porre la questione di fiducia sull'approvazione del maxi-emendamento 1.700 che, nel sostituire – previo utilizzo di matita rossa e blu – interamente il D.d.L., è stato votato per appello nominale ottenendo, il 10 dicembre 2015, il (non esaltante) risultato di 149 voti favorevoli e (ben) 91 contrari. Il nuovo testo ha sostituito gli 8 articoli riconducendoli a **un articolo unico, contenente ... 8 commi**.

Ritrasmesso alla Camera, è stato approvato, con un unico emendamento, il 21 gennaio 2016.

Ritornato al Senato, stante la presentazione di tre emendamenti, il Governo ha ritenuto di porre nuovamente la questione di fiducia (su un testo diverso da quello che aveva ottenuto la prima fiducia), di talché il D.d.L. è stato definitivamente approvato – con (i soliti) 149 voti favorevoli, 3 contrari e 15 astensioni – il 2 marzo 2016.

La L. 23/3/2016 n. 41, recante *Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 20000, n. 274*<sup>6</sup>, è stata pubblicata in G.U., Serie Generale il 24/3/2016 n. 70 ed entrata in vigore, ai sensi dell'art. 1 c. 8, il giorno successivo.

---

<sup>4</sup>Che riprende le osservazioni formulate dalla Commissione affari costituzionali.

<sup>5</sup>Nella persona del ministro per le riforme costituzionali e i rapporti con il Parlamento.

<sup>6</sup>Oltre che ai codici penale e di rito penale, ancorché non riportati nella rubrica.

Il dossier che ne deriva costituisce il risultato delle modifiche – che modificano le modifiche, così come modificate – recate in cinque passaggi parlamentari e due voti di fiducia, che hanno comportato, con inopportuno parossismo, un esasperato scavalco dell’iniziativa e della dinamica parlamentare, su delicate questioni penalmente rilevanti; l’istituto della fiducia, infatti, non è previsto in Costituzione, ma disciplinato dai regolamenti interni di Camera<sup>7</sup> e Senato<sup>8</sup>, nonché dalla L. 400/1988.

### 3. Lo stato dell’arte

Poiché si è detto che la legge in esame è stata concepita per colmare un vuoto normativo, si ricorda che il Codice Penale disciplina ben 19 ipotesi di reato – variamente qualificate e/o circostanziate – che puniscono chi cagioni la morte di un uomo, previste dagli articoli:

- 280 c. 4 (*Attentato per finalità terroristiche o di eversione*);
- 289-bis<sup>9</sup> c. 3 (*Sequestro di persona a scopo di terrorismo o di eversione*);
- 295 (*Attentato contro i Capi di Stati esteri*);
- 422 (*Strage*);
- 438 c. 2 (*Epidemia*);
- 439 c. 2 (*Avvelenamento di acque o di sostanze alimentari*);
- 452-ter<sup>10</sup> (*Morte o lesioni come conseguenza del delitto di inquinamento ambientale*);
- 571 c. 2 (*Abuso dei mezzi di correzione o di disciplina*);
- 572 c. 3 (*Maltrattamenti contro familiari e conviventi*<sup>11</sup>);
- 575 (*Omicidio*);
- 578<sup>12</sup> (*Infanticidio in condizioni di abbandono materiale e morale*);

---

<sup>7</sup> Art. 116 Reg. Camera dei Deputati.

<sup>8</sup> Art. 161 Reg. Senato della Repubblica.

<sup>9</sup> Articolo aggiunto dall’art. 2 D.L. 21/3/1978 n. 59, recante *Norme penali e processuali per la prevenzione e la repressione di gravi reati*, convertito con modificazioni, dalla L. 18/5/1978 n. 191.

<sup>10</sup> Articolo inserito dall’art. 1 c. 1 L. 22/5/2015 n. 68, recante *Disposizioni in materia di delitti contro l’ambiente*, a decorrere dal 29 maggio 2015.

<sup>11</sup> Articolo sostituito dall’art. 4 c. 1 lett. d) L. 1/10/2012 n. 172, recante *Ratifica ed esecuzione della Convenzione del Consiglio d’Europa per la protezione dei minori contro lo sfruttamento e l’abuso sessuale, fatta a Lanzarote il 25 ottobre 2007, nonché norme di adeguamento dell’ordinamento interno*.

Il testo precedentemente in vigore era «Maltrattamenti in famiglia o verso fanciulli».

<sup>12</sup> Articolo sostituito dall’art. 2 L. 5/8/1981 n. 442, recante *Abrogazione della rilevanza penale della causa d’onore*.

- 579 (*Omicidio del consenziente*);
- 584 (*Omicidio preterintenzionale*);
- 586 (*Morte o lesioni come conseguenza di altro delitto*);
- 589<sup>13</sup> cc. 1, 2<sup>14</sup>, 3<sup>15</sup> e 4<sup>16</sup> (*Omicidio colposo*);
- 591 c. 3 (*Abbandono di persone minori o incapaci*);
- 593 c. 3 (*Omissione di soccorso*);
- 605 c. 4<sup>17</sup> (*Sequestro di persona*);
- 630<sup>18</sup> cc. 2 e 3 (*Sequestro di persona a scopo di rapina o estorsione*).

Ai sensi dell'art. 36 c. 1 L. 5/2/1992 n. 104, recante *Legge-quadro per l'assistenza, l'integrazione sociale e i diritti delle persone handicappate*, poi, “quando ... i delitti non colposi di cui ai titoli XII ... del libro II del codice penale ... sono commessi in danno di persona portatrice di minorazione fisica, psichica o sensoriale, la pena è aumentata da un terzo alla metà”.

A sua volta, il Codice della Strada disciplina 2 ipotesi di reato qualificate da morte, previste dagli articoli:

- 9-bis<sup>19</sup> c. 2 (*Organizzazione di competizioni non autorizzate in velocità con veicoli a motore e partecipazione alle gare*);
- 9-ter<sup>20</sup> c. 2 (*Divieto di gareggiare in velocità con veicoli a motore*).

---

<sup>13</sup> Articolo sostituito dall'art. 1 L. 11/5/1966 n. 296, recante *Modifiche degli articoli 589 (omicidio colposo) e 590 (lesioni personali colpose) del Codice penale*.

<sup>14</sup> Comma prima sostituito dall'art. 2 L. 21/2/2006 n. 102, recante *Disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali*, e poi così modificato dall'art. 1 c. 1 lett. c) n. 1 D.L. 23/5/2008 n. 92, recante *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*, convertito con modificazioni, dalla L. 24/7/2008 n. 125.

<sup>15</sup> Comma aggiunto dall'art. 1 c. 1 lett. c) n. 2 D.L. 23/5/2008 n. 92, recante *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*, convertito con modificazioni, dalla L. 24/7/2008 n. 125.

<sup>16</sup> Comma modificato dall'art. 1 c. 1 lett. c) n. 3 D.L. 23/5/2008 n. 92, recante *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*, convertito con modificazioni, dalla L. 24/7/2008 n. 125.

<sup>17</sup> Comma aggiunto dall'art. 3 c. 29 lett. a) L. 15/7/2009 n. 94, recante *Disposizioni in materia di sicurezza pubblica*.

<sup>18</sup> Articolo sostituito dall'articolo unico L. 30/12/1980 n. 894, recante *Modifiche all'art. 630 del codice penale*.

<sup>19</sup> Articolo inserito dall'art. 03 c. 1 lett. b) D.L. 27/6/2003 n. 151, recante *Modifiche ed integrazioni al codice della strada*, convertito con modificazioni, dalla L. 1/8/2003 n. 214.

<sup>20</sup> Articolo inserito dall'art. 03 c. 1 lett. b) D.L. 27/6/2003 n. 151, recante *Modifiche ed integrazioni al codice della strada*, convertito con modificazioni, dalla L. 1/8/2003 n. 214.

## 4. Un primo bilancio

Il rapporto ACI-ISTAT 2022 ha dimostrato che, nonostante le misure per contenere il Corona Virus Disease, che hanno condizionato i volumi del traffico, gli incidenti, dopo una drastica riduzione, sono tornati a livelli molto vicini al periodo pre-pandemia: 3.159 morti e 223.475 feriti, in 165.889 incidenti stradali<sup>21</sup>.

Tra le cause principali degli incidenti mortali – eccesso di velocità, mancato utilizzo dei dispositivi di protezione (cinture di sicurezza e casco), oltre che mancato rispetto della distanza di sicurezza, distrazione (in massima parte dovuta all'uso del telefono cellulare alla guida), mancata precedenza – l'(ab)uso di alcool e stupefacenti è certamente quello più rilevante sia in termini di rischio relativo, che in termini di rischio attribuibile.

Di recente, nel Consiglio dei Ministri del 18/9/2023, è stato approvato lo schema definitivo (perché già anticipato a giugno) di un disegno di legge recante *interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada*, che si compone di 5 Titoli, ciascuno suddiviso per Capi, e 18 articoli, che, presentato alla Camera il 28/9/2023, inizia ora l'iter parlamentare<sup>22</sup>.

L'esperienza che lascia l'omicidio stradale dimostra che la sopravvalutazione simbolica del diritto penale, con il mero inasprimento delle pene detentive – anziché il ricorso a una strategia preventivo-sanzionatoria diversificata, articolata in pene alternative, sanzioni interdittive, prescrittive, riparative (che restano le grandi assenti), ablativo e ingiunzionali, dotate di sicura maggior efficacia – non è riuscita a orientare quell'istanza generalpreventiva tesa a operare come deterrente della criminalità stradale, in grado di sviluppare comportamenti virtuosi alla guida.

---

<sup>21</sup> Per il decennio 2021-2030 gli obiettivi europei sulla sicurezza stradale prevedono il dimezzamento del numero di vittime e feriti gravi rispetto al 2019, e la Dichiarazione di Stoccolma del febbraio 2020 auspica una vision “zero vittime” per il 2050.

<sup>22</sup> Si osservi che l'art. 1 c. 2 D.d.L., senza tenere conto delle modifiche recate dalla L. 13/2023, sostituisce integralmente l'ipotesi più grave, recata dal comma 2 rispettivamente degli artt. 589-*bis* e 590-*bis* c.p., dei delitti di omicidio e lesioni stradali.

Nel lasciare invariato l'incipit, chiunque “ponendosi alla guida”, il riferimento allo stato di ebbrezza grave – con tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l – costruito sul *proprium* della fattispecie contravvenzionale di cui all'art. 186 c. 2 lett. c) C.d.S., e il (severo) *quantum* sanzionatorio, viene soppresso il riferimento all'art. 187 C.d.S., in ordine allo stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

## II. L'omicidio nautico

### 1. L'iter di approvazione della legge

L'idea di estendere la disciplina delle norme penali previste in tema di omicidio stradale al contesto dei mari, dei fiumi e dei laghi, per colmare una lacuna legislativa, nel rispetto del principio di uguaglianza, in un contesto simile, è emersa a seguito dei tragici eventi verificatisi sul lago di Garda.

Diverse sono state le proposte di riforma in tema di omicidio nautico, tra le quali (oltre alla C. 3175 Bordonali e altri, non discussa) l'atto C. 3490, arrivato a fine legislatura alla Camera dopo l'approvazione in Senato nel febbraio 2022 dell'originaria proposta di legge S. 1402.

Nell'illustrazione della proposta, definita "un'opera di civiltà", si ricordava che la versione iniziale del disegno di legge introduttivo della previsione autonoma del reato di omicidio stradale comprendeva – in quanto legato dalla medesima *ratio legis* – anche l'omicidio nautico: l'ipotesi fu stralciata a causa dell'aspettativa dell'imminente riforma del codice della nautica da diporto che, in realtà, è stata sostituita da provvedimenti meramente settoriali, quali il D.Lgs. 3/11/2017 n. 229 e il D.Lgs. 12/11/2020 n. 160, integrativo e correttivo del precedente.

Il testo della proposta di legge n. 340 (d'iniziativa dei senatori Balboni e Liris), recante l'introduzione dei delitti di omicidio nautico e lesioni nautiche gravi o gravissime, presentato il 16 novembre 2022, è stato assegnato alla 2<sup>a</sup> Commissione (Giustizia), in sede redigente, il 27 dicembre 2022, con i pareri delle Commissioni I (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'Interno, ordinamento generale dello Stato e della Pubblica Amministrazione, editoria, digitalizzazione), V (Programmazione economica, bilancio) e VIII (Ambiente, lavori pubblici); esaminato dalla II Commissione (Giustizia), in sede redigente, il 31 gennaio 2023, l'1, il 14 e il 15 febbraio 2023; esaminato in Aula e approvato dal Senato, nel testo modificato dalla Commissione, nella seduta del 21 febbraio 2023.

Trasmesso alla Camera (atto n. 911), è stato assegnato alla II Commissione (Giustizia), in sede referente, il 27 febbraio 2023, con i pareri delle Commissioni I (Affari Costituzionali, della Presidenza del Consiglio e interni), V (Bilancio, tesoro e programmazione), IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e XII (Affari sociali); esaminato dalla II Commissione (Giustizia), in sede referente, il 23 e il 31 maggio 2023, il 28 giugno 2023, il 12 luglio 2023, esaminato in Aula il 18 settembre 2023 e approvato definitivamente (con la tempestività di fine estate) il 20 settembre 2023.

La L. 26/9/2023 n. 138, pubblicata in G.U. il 10/10/2023, è entrata in vigore il 25/10/2023.

## 2. La struttura

Il provvedimento si compone di 2 soli articoli, mediante i quali:

- si sostituisce l'art. 589-*bis* c.p., per estendere la disciplina prevista per il reato di omicidio stradale anche a quello nautico (c. 1 dell'art. 1);
- si modifica la rubrica dell'art. 589-*ter* c.p., relativo alla circostanza aggravante prevista per il caso di fuga del conducente a seguito di omicidio stradale, che trova ora applicazione anche nel caso di omicidio nautico (c. 2 dell'art. 1);
- si sostituisce l'art. 590-*bis* c.p., che disciplina le fattispecie di lesioni personali stradali gravi o gravissime, al fine di estendere la relativa disciplina anche alle corrispondenti ipotesi di lesioni nautiche (c. 3 dell'art. 1);
- si modifica la rubrica dell'art. 590-*ter* c.p., relativo alla circostanza aggravante prevista per il caso di fuga del conducente a seguito di lesioni stradali, che trova ora applicazione anche nel caso di lesioni nautiche (c. 4 dell'art. 1);
- si interviene, con riguardo ai reati in esame, in materia di arresto obbligatorio e facoltativo in flagranza (art. 2).

Nell'osservare la peculiarità della disciplina della navigazione rispetto a quella stradale – per differenza di contesto, di sorveglianza, oltre che di modalità di accertamento – se ne deve anche evidenziare la diversa rilevanza concreta: la consistenza numerica del fenomeno nel 2019 si è attestata a (soli) 289 sinistri, con 8 morti e 36 feriti.

## 3. Le fonti di riferimento

Si rileva, inoltre, la diversità delle fonti normative che codificano le regole cautelari: mentre in materia di circolazione stradale si fa riferimento al solo codice della strada, in tema di circolazione nautica si deve tener conto di una disciplina strutturata a livello internazionale, statale, regionale e locale.

In materia di navigazione marittima e interna a livello nazionale si applicano principalmente le disposizioni del R.D. 30/3/1942 n. 327, recante *Codice della navigazione* (C.N.), nonché quelle del D.Lgs. 18/7/2005 n. 171, recante *Codice della nautica da diporto* (C.N.D.) e del D.M. 29/7/2008 n. 146, recante il relativo *Regolamento di attuazione*.

Peraltro, ai sensi del comma 2 dell'art. 1 C.N., *ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile*.

Inoltre, ai sensi del comma 1-*bis* dell'art. 1 C.N.D., *le disposizioni del presente codice si applicano alle unità di cui all'articolo 3 che navigano in acque maritti-*

me e interne, fermo restando quanto previsto dall'articolo 3 della legge 8 luglio 2003, n. 172<sup>23</sup>, e dal decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457<sup>24</sup>, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.

In particolare, la navigazione interna – che comprende, ai sensi della definizione di cui all'art. 2 c. 1 lett. e) D.Lgs. 24/2/2009 n. 22<sup>25</sup> *la navigazione effettuata in acque diverse da quelle marittime* – è regolamentata dal citato codice della navigazione e dal D.P.R. 28/6/1949 n. 631, recante *Regolamento per la navigazione interna*.

Le funzioni amministrative attinenti alla navigazione interna sono state in più fasi (dapprima con il D.P.R. 14/1/1972 n. 5<sup>26</sup> e, successivamente, il D.P.R. 24/7/1977 n. 616<sup>27</sup>) trasferite alle regioni.

Da ultimo, l'art. 105 c. 1 lett. d) D.Lgs. 31/3/1998 n. 112, recante *Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59*, ha attribuito alle regioni, fatte salve le competenze delle autorità portuali, le funzioni relative alla *disciplina della navigazione interna*.

Sono rimaste allo Stato le competenze in materia di sicurezza della navigazione interna e quelle relative all'accertamento delle competenze del personale navigante<sup>28</sup>.

Il quadro normativo descritto va integrato con la convenzione sul *Regolamento internazionale per prevenire gli abbordi in mare* (COLREGs<sup>29</sup>), firmata a Londra il 20/10/1972, ratificata in Italia con L. 27/12/1977 n. 1085, che contiene una serie di regole cautelari.

<sup>23</sup> Recante *Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico*.

<sup>24</sup> Recante *Disposizioni urgenti per lo sviluppo del settore dei trasporti e l'incremento dell'occupazione*.

<sup>25</sup> Recante *Attuazione della direttiva 2006/87/CE che fissa i requisiti tecnici per le navi della navigazione interna, come modificata dalle direttive 2006/137/CE, 2008/59/CE, 2008/68/CE e 2008/87/CE*.

<sup>26</sup> Recante *Trasferimento alle Regioni a statuto ordinario delle funzioni amministrative statali in materia di tranvie e linee automobilistiche di interesse regionale e di navigazione e parti lacuali e dei relativi personali ed uffici*.

<sup>27</sup> Recante *Attuazione della delega di cui all'art. 1 della legge 22 luglio 1975, n. 382*.

<sup>28</sup> Così vengono descritte le fonti della disciplina nella scheda dell'Ufficio Studi della Camera dei Deputati.

<sup>29</sup> *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea*.



**CAPO I**

# **L'omicidio stradale**



## Capitolo II

# Il delitto di colposa offesa stradale alla vita ante-riforma

Il delitto di omicidio colposo<sup>1</sup> previsto dall'art. 589 cod. pen., integra un'ipotesi di reato comune, di danno e a forma libera, che consiste nel cagionare, per colpa, «la morte<sup>2</sup> di una persona», da intendersi come qualsiasi uomo<sup>3</sup> capace di vita autonoma, anche se ancora nel ventre materno<sup>4</sup>.

Il comma 1, punisce con la reclusione da 6 mesi a 5 anni l'ipotesi base.

### 1. L'introduzione dell'aggravante della colpa stradale e degli infortuni sul lavoro

L'art. 1 L. 11/5/1966 n. 296, recante *Modifiche degli articoli 589 (omicidio colposo) e 590 (lesioni personali colpose) del Codice penale*, per rafforzare la tutela della vita contro la piaga degli infortuni stradali (e sul lavoro) e la pericolosità del delinquente stradale (e dei responsabili delle morti bianche), intro-

---

<sup>1</sup> Nelle più remote costumanze latine, l'omicidio colposo era punito come danneggiamento.

Grazie all'influenza del diritto canonico, il delitto cominciò a distinguersi da quello doloso e a essere punito con pene lievi, generalmente pecuniarie.

<sup>2</sup> La definizione è fornita dall'art. 1 L. 29/12/1993 n. 578: *La morte si identifica con la cessazione irreversibile di tutte le funzioni dell'encefalo*. Si tratta della perdita, totale ed irreversibile, della capacità dell'organismo di mantenere autonomamente la propria unità funzionale, coincidente con la morte cerebrale. La determinazione del momento della morte segna il momento del passaggio dalle lesioni colpose all'omicidio colposo.

<sup>3</sup> *Mutilatus homo est quippe animam habet per quam homo est.*

<sup>4</sup> Non potendo consentirsi la trasposizione, nel diritto penale, del brocardo di matrice civilistica *iure civili infans non vitalis pro nulla persona habetur*, costituisce duplice omicidio l'uccisione della madre e del concepito non ancora partorito, ma capace di vita autonoma.

duisse l'apposita aggravante della colpa stradale che prevedeva la reclusione da 1 a 5 anni.

Nacque, allora, l'“**omicidio stradale**”.

## 2. La novella del 2006

In data 21 febbraio 2006, il Parlamento ha approvato la legge n. 102, recante *Disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali*.

Il tentativo di incidere sull'intollerabile tributo annuale di vittime derivanti dalla criminalità stradale, fu subito salutato con favore. Ciò nondimeno, non ci si può esimere dalle opportune critiche e valutazioni.

I lavori preparatori del provvedimento, prendono le mosse dal disegno di legge della Camera dei deputati n. 521, presentato il 6/6/2001<sup>5</sup>.

A fronte di cotanta analisi, ricerca, riflessione e verifica, ci si sarebbe potuti legittimamente aspettare una legge prudente, attenta e idonea a incidere, per davvero, su quello che è stato definito uno dei problemi prioritari del Paese.

E invece, non possiamo fare altro che prendere atto della circostanza che si tratta di una disciplina difettosa nell'impostazione di fondo, oltre che nella formulazione delle singole disposizioni in quanto, riducendosi a un intervento angustamente novellistico, si limita a rimaneggiare il passato senza saper delineare il futuro. L'asserzione risulta sperimentalmente verificabile tramite un rigoroso procedimento di analisi logico-giuridica che si avvale di quei criteri di ermeneutica legale stabiliti dall'art. 12 delle preleggi e risulta aderente al tenore letterale di cosa è stato scritto e di cosa, invece, si è omesso di scrivere.

Tutte le previsioni contenute nella L. 102/2006 recano, infatti, problemi giuridico-applicativi. E ciò perché il legislatore, ancora una volta, ha dimenticato di armonizzare le singole modifiche con il contesto all'interno del quale le stesse andranno ad operare, cagionando un testo normativo strabico e di difficile attuazione prima ancora che di interpretazione.

---

<sup>5</sup> Assegnato alla II commissione (Giustizia), in sede referente, il 28 giugno 2001 con pareri delle commissioni I e IX. Esaminato dalla II commissione (Giustizia), in sede referente, il 23, 30 gennaio 2002; il 12 febbraio 2002; il 23 gennaio 2003; il 13 febbraio 2003; il 14 ottobre 2003; il 13 novembre 2003; il 2, 3 dicembre 2003; il 14 gennaio 2004; l'11 febbraio 2004; l'11 marzo 2004; il 6 maggio 2004. Esaminato in aula il 7 marzo 2005, veniva approvato il 9 marzo 2005 in un Testo unificato con atti n. 866; n. 1857 e n. 4125.

Passato in Senato, è diventato l'atto n. 3337. Assegnato alla II commissione (Giustizia), in sede referente, il 15 marzo 2005 con pareri delle commissioni I, V, VIII, X e XI. Esaminato dalla II commissione (Giustizia), in sede referente, il 10 maggio 2005; il 14 giugno 2005; il 19, 27 luglio 2005; il 20 settembre 2005; l'11 gennaio 2006. Esaminato in aula, veniva definitivamente approvato il 9 febbraio 2006.

In conclusione, la L. 102/2006 – non a caso ribattezzata “6 articoli 6 errori” – entrata in vigore il 1° aprile 2006, costituisce un bel pesce d’aprile; le sue disposizioni appaiono, infatti, infelicemente non coordinate con le leggi di riforma che hanno toccato i singoli campi di intervento. Conseguentemente, il 22 marzo 2006, a soli 5 giorni dalla pubblicazione della legge, l’Associazione, costituito un tavolo bilaterale di lavoro con l’Organismo Unitario dell’Avvocatura Italiana, non ha potuto fare altro che adottare una mozione con la quale rileva:

–l’obiettiva necessità che il Parlamento ... si impegni ... ad approntare gli opportuni interventi integrativi e migliorativi della disciplina, al fine di consentire che la stessa possa ... trovare applicazione e conseguire le finalità che l’hanno ispirata;

–l’opportunità che tali interventi abbiano ad oggetto ... l’individuazione chiara della normativa transitoria, oggi del tutto assente; le modalità di raccordo della normativa con le leggi in materia e con la disciplina ... prevista dal Codice delle Assicurazioni ...; ogni opportuna precisazione tesa ad eliminare incertezze interpretative e, infine, i necessari interventi correlati in tema di organizzazione degli uffici e di logistica.

Ciò al fine di valorizzare la “cultura della protezione delle vittime dei reati derivanti dalla circolazione stradale” e, nel prevenire uno spasmodico impegno degli operatori del processo in questioni di rito anziché di merito, perseguire, veramente, la tutela dell’essere umano.

\* \* \*

L’art. 2 L. 102/2006, ha proceduto ad elevare le pene per il delitto contro la vita aggravato dalla «violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale (o di quelle per la prevenzione sugli infortuni sul lavoro<sup>6</sup>)» prevedendo un innalzamento della pena originaria circoscritto al solo minimo edittale, che passa (da 1) a 2 anni di reclusione, mentre lascia invariato il massimo previsto in 5 anni.

## **2.1. Gli errori**

L’art. 3 L. 102/2006, nel recare “disposizioni processuali” speciali, stabiliva che alle cause in materia di risarcimento dei danni per morte o lesioni, derivanti dagli incidenti della viabilità, si applicano “le norme processuali” previste, per il

---

<sup>6</sup>Il riferimento alla violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, dotate di peculiare genesi e disciplina, sembra costituire un vero fuori traccia rispetto alla rubrica della legge.

rito del lavoro, dal libro II, titolo IV, capo I del codice processuale civile, *id est* dagli artt. 409-441<sup>7</sup>.

Tale disposizione, nel perseguire l'obiettivo di recare snellezza e accelerazione ai processi civili in materia di risarcimento del danno, ha richiesto, nelle sue asettiche tre righe, notevoli sforzi interpretativi peraltro di malagevole portata.

Innanzitutto, la prevista applicabilità del rito lavoro solo "alle cause relative al risarcimento dei danni per morte o lesioni", sembrava escludere le cause relative al risarcimento dei danni a cose, che restavano disciplinate dal rito ordinario. Si deve, tuttavia osservare che, negli incidenti stradali, assai difficilmente i danni alla persona non sono accompagnati anche dal danneggiamento a cose; conseguentemente, in tali casi, ai fini dell'individuazione del rito applicabile, sembrava opportuno impiegare l'art. 40 cod. proc. civ.

Restava, poi, da comprendere quale fosse la logica sottesa al richiamo alle disposizioni del codice di rito civile concernenti: le controversie individuali di lavoro (art. 409); il tentativo obbligatorio di conciliazione presso l'ufficio provinciale del lavoro (artt. 410-412-*bis*); l'arbitrato irrituale previsto dai contratti collettivi (artt. 412-*ter*-412-*quater*); l'individuazione del giudice competente per territorio in relazione al luogo ove è sorto o cessato il rapporto di lavoro (art. 413); la difesa delle P.A. nelle controversie relative ai rapporti di lavoro dei dipendenti (art. 417-*bis*); l'accesso sul luogo di lavoro al fine dell'accertamento dei fatti (art. 421 c. 3); la pronuncia di provvisoria, su istanza del lavoratore (art. 423 cc. 2 e 4); la richiesta di informazioni e osservazioni alle associazioni sindacali (art. 425); la determinazione del maggior danno eventualmente subito dal lavoratore (art. 429 c. 3); le differenti regole di esecutorietà della sentenza a seconda che sia a favore del lavoratore o del datore di lavoro (art. 431); la riserva dei motivi d'appello da parte del datore di lavoro, qualora il lavoratore abbia iniziato l'esecuzione in forza del solo dispositivo della sentenza (art. 433 c. 2).

Risultava, pertanto, ovvio che, in ossequio al principio di non contraddizione, fossero da ritenersi inapplicabili tutte quelle norme (sopra citate) che, sebbene formalmente richiamate, fanno espressamente riferimento o presuppongono l'esistenza di un rapporto di lavoro o assimilato.

Il nuovo processo avente a oggetto il risarcimento dei danni per morte o lesioni conseguenti a incidenti stradali risultava, invece, caratterizzato da quella parte di disciplina del rito lavoro concretamente compatibile – la domanda giudiziale si propone, ai sensi dell'art. 414 cod. proc. civ., con ricorso; la fase introduttiva del giudizio è disciplinata dagli artt. 415 (*instaurazione del contraddittorio*), 416 e 417 (*costituzione delle parti*), 418 (*domanda riconvenzionale*), 419 (*intervento volontario*) e 420 (*udienza di discussione*) cod. proc. civ. In sede di trat-

---

<sup>7</sup> Vedi F. PICCIONI-M. TOMBA, *Circolazione stradale. Procedure risarcitorie, tutela penale, sanzioni amministrative*, Il Sole 24 Ore, I formulari di Guida al Diritto, 2008.

tazione della causa, il giudice interroga liberamente le parti e tenta la conciliazione della lite; similmente a quanto previsto per il giudizio di opposizione di cui all'art. 23 L. 689/1981, il giudice, con riferimento ai mezzi di prova, è investito di ampi poteri istruttori (art. 421 cod. proc. civ.) e, esaurita la discussione orale, pronuncia sentenza con cui definisce il giudizio, dando lettura immediata del dispositivo (art. 429 cod. proc. civ.). Anche l'appello si propone con ricorso e si svolge con l'osservanza degli artt. 433 e ss. cod. proc. civ.

In ultima analisi, restava ancora da stabilire se la nuova disciplina che, ai sensi dell'art. 413 cod. proc. civ., prevede la competenza esclusiva del tribunale, fosse idonea anche a travolgere gli ordinari criteri di ripartizione della competenza per materia e per valore di cui all'art. 7 c. 2 cod. proc. civ., a tenore del quale "per le cause di risarcimento del danno prodotto dalla circolazione di veicoli" di valore non superiore a 15.493,71 euro, è competente il giudice di pace. Laddove – in ossequio al principio *ubi lex voluit dixit, ubi noluit tacuit* – si fosse optato per la soluzione negativa, la paradossale conseguenza sarebbe stata che anche il giudice onorario avrebbe dovuto applicare il rito lavoro.

La novella, imprecisa e fuorviante, non recava nemmeno alcuna indicazione in merito alla sua eventuale collocazione. Molteplici erano gli spazi del codice di rito, ove il trapianto avrebbe potuto trovare corretto ed adeguato inserimento – come eccezione all'interno dell'art. 163; come specifica all'interno dell'art. 281-bis; alla fine dell'elenco contenuto nell'art. 409; all'interno dell'art. 414: o, meglio ancora, all'interno del capo IV del titolo X del già citato D.Lgs. 209/2005 – ma tant'è, la nuova regola, restava sospesa in una legge *extracodicem*!

Con decorrenza 4 luglio 2009, il c.d. "rito stradale" è (finalmente) scomparso, "grazie" all'art. 53 L. 69/2009, che ha espressamente abrogato l'art. 3 L. 102/2006.

Immediato corollario è che, in tale materia, è tornato a essere applicabile il rito ordinario di cognizione di cui al Libro II del codice di rito civile.

Assai opportunamente, peraltro, il comma 2 dell'art. 53 citato, limita l'effetto dell'abrogazione soltanto ai processi non ancora instaurati alla data di entrata in vigore della legge, sicché in relazione ai processi già pendenti si verifica un'ultrattività delle disposizioni abrogate. La legge di riforma si preoccupa, altresì, di precisare che, qualora la causa di risarcimento del danno derivante da sinistro stradale già pendente, sia stata erroneamente instaurata nelle forme del processo ordinario, e non sia ancora stata emanata l'ordinanza di conversione del rito, legittimamente il processo può proseguire nelle forme del processo di cognizione, attualmente da applicarsi a tali controversie.

\* \* \*

L'art. 5 L. 102/2006, ha introdotto il comma 5 all'art. 24 L. 990/1969.

Come noto – tranne che al legislatore – la L. 990/1969, a far data dal 1° gennaio 2006, è stata abrogata e sostituita dal D.Lgs. 7/9/2005 n. 209, recante *Codi-*

ce delle assicurazioni private<sup>8</sup>. Ora la previsione che inserisce un comma a una disposizione non più in vigore da più di tre mesi, non è assolutamente giustificabile.

Parafrasando in chiave ermeneutica il linguaggio dell'algebra degli insiemi, se "l'elemento comma 5" appartiene "all'insieme art. 24", e se "l'insieme art. 24" non esiste, anche "l'elemento comma 5" risulta inesistente.

Certo, ai sensi dell'art. 354 c. 3 D.Lgs. 209/2005 «Il rinvio alle disposizioni abrogate ... si intende riferito alle corrispondenti disposizioni del presente codice», di talché, si potrebbe concludere che l'aggiunta del comma sia da intendersi effettuata all'art. 147 del decreto citato, il quale ricalca (seppur previa riformulazione secondo le indicazioni fornite dal Consiglio di Stato) la previsione di cui all'art. 24 L. 990/1969<sup>9</sup>. Il difetto di coordinamento che colpisce l'interprete rischia allora, auspicabilmente, di non provocare problemi troppo gravi.

Ciò premesso sotto il profilo dogmatico-metodologico e, ribadito che il legislatore avrebbe dovuto correttamente aggiungere il quinto comma all'art. 147 D.Lgs. 209/2005, si osserva.

La nuova disposizione, con l'intento di realizzare una più corposa e celere tutela degli interessi dei danneggiati, estende l'istituto della provvisionale, da assegnarsi per una somma pari a una percentuale variabile tra il 30 e il 50% della presumibile entità del risarcimento, anche all'ipotesi in cui gli aventi diritto non si trovino in quello "stato di bisogno" che resta indispensabile presupposto per l'assegnazione dell'acconto nei limiti dei 4/5 dell'entità del danno.

### 3. La novella del 2008

La L. 24/7/2008 n. 125, di conversione in legge, con modificazioni, del D.L. 23/5/2008 n. 92, recante *Misure urgenti in materia di sicurezza pubblica*<sup>10</sup>,

---

<sup>8</sup> Adottato, in esecuzione della delega contenuta nell'art. 4 L. 229/2003 – legge di semplificazione per il 2001 – al fine di riordinare (grazie anche al raccordo formale con le norme comunitarie) la disciplina, previa delegificazione e codificazione della legislazione vigente in materia assicurativa.

<sup>9</sup> Resta che la norma recante il doppio rinvio, sembra nata, in ossequio al principio di certezza del diritto, con lo scopo di evitare eventuali lacune legislative derivanti dai rinvii già disposti dalle leggi precedentemente adottate, non potendosi immaginare, nemmeno come ipotesi, una legge emanata successivamente che continui a rinviare ad una disposizione abrogata.

<sup>10</sup> Per un approfondimento in merito si rinvia a F. PICCIONI-U. NANNUCCI, *Il decreto sicurezza. Misure urgenti in materia di sicurezza "stradale" e le altre misure di cui al D.L. 92/2008 convertito con modifiche nella L. 125/2008*, Maggioli, Strumenti legali, Bologna, 2008.

ha introdotto una serie di disposizioni intese a rafforzare l'apparato sanzionatorio<sup>11</sup>.

### 3.1. L'aumento del massimo edittale per l'omicidio colposo stradale

L'intervento procede (sempre per entrambe le fattispecie aggravanti della «violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione sugli infortuni sul lavoro») ad aumentare anche il limite massimo edittale.

Il decreto legge, nella sua formulazione originaria, prevedeva l'innalzamento della pena da 5 a 6 anni di reclusione; in sede di conversione, poi, il massimo è stato ulteriormente innalzato a 7 anni.

La logica di tale ulteriore incremento – che *prima facie* sembra costituire un mero standardo, con cui si chiede al giudice maggiore severità nel trattamento sanzionatorio – è, forse, da rinvenirsi nell'opportunità di consentire agli ufficiali e agenti di P.G. di procedere all'applicazione delle misure pre-cautelari sia dell'arresto facoltativo in flagranza, che richiede, ai sensi dell'art. 381 cod. proc. pen., la commissione di “un delitto colposo per il quale la legge stabilisce la pena della reclusione non inferiore nel massimo a 5 anni”; sia del fermo di indiziato di delitto di iniziativa, quando sussista il pericolo di fuga del prevenuto<sup>12</sup>, anche laddove sia ormai spirato lo stato di flagranza, che richiede, ai sensi dell'art. 384 cod. proc. pen. “un delitto per il quale la legge stabilisce la pena ... della reclusione non inferiore nel minimo a 2 anni e superiore nel massimo a 6 anni”.

### 3.2. L'introduzione dell'omicidio colposo stradale aggravato dall'uso di sostanze

Per il caso in cui il delitto colposo contro la vita, derivi dalla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale posta in essere da parte di “soggetto” in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'art. 186 c. 2 lett. c) C.d.S. o sotto «l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope», viene prevista la reclusione da 3 a 10 anni.

La classificazione di tale ipotesi quale figura di reato circostanziato – aggravante speciale a efficacia speciale – della fattispecie contemplata nell'ipotesi pre-

---

<sup>11</sup> Cfr. F. PICCIONI, *I delitti di colposa offesa stradale alla vita e all'incolumità individuale*, in *Riv. giur. circ. e traspr.*, n. 2, marzo-aprile 2009.

<sup>12</sup> Si pensi all'ipotesi del conducente che risiede all'estero.

cedente, è fornita dall'art. 590-*bis* cod. pen.<sup>13</sup> – anch'esso introdotto dalla L. 125/2008.

Tale espressa qualificazione giuridica, esclude che possa contestarsi (anche) l'aggravante comune della colpa con previsione di cui all'art. 61 n. 3 cod. pen.

In conclusione, se l'incidente da cui deriva l'evento lesivo trova il proprio nesso eziologico nel determinismo dovuto alla violazione di una delle norme di comportamento previste dal Titolo V C.d.S., si applica l'aggravante di cui al comma 2 primo periodo; a sua volta, se tale violazione trova efficienza causale condizionalistica nello stato di alterazione dovuto all'abuso di alcol o di uso di stupefacenti, si applica l'aggravante di cui al secondo periodo del comma 2<sup>14</sup>.

\* \* \*

La nuova aggravante concernente l'abuso dell'alcol, richiede che si sia proceduto necessariamente all'accertamento della consistenza del tasso alcolemico, con conseguente inoperatività della stessa, nel caso in cui il valore riscontrato sia uguale o inferiore a 1,5 g/l. L'opzione, di orientamento prudenziale, mira ad evitare che fatti del tutto accidentali nell'assunzione di sostanze alcoliche, che denotano una *culpa levis*, vengano assoggettati ad un trattamento così severo.

L'aggravante in parola risulta inapplicabile anche nel caso in cui il conducente decida di sottrarsi agli accertamenti, stante l'impossibilità di poter equiparare il rifiuto alla comprovata ebbrezza grave; in tal caso, però, il soggetto andrebbe a rispondere, in concorso, dei reati di cui agli artt. 590 c. 2, prima parte e 186 c. 7 C.d.S.

La norma reca, invece, numerose incertezze e perplessità laddove si rifletta sull'espressione lessicale utilizzata per fondare la seconda ipotesi di aggravante, concernente il «soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope». Ci si deve domandare, infatti, se la formulazione utilizzata valga, comunque, a qualificare tale condizione quando si rientri nell'ipotesi di cui all'art. 187 C.d.S. – nonostante il mancato espresso richiamo a tale norma – ovvero se, invece, voglia inserire un'eventualità legislativa contrapposta e diversa rispetto alla «guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti». Infatti, poiché, la fattispecie penale prevista dall'art. 187 C.d.S., risulta integrata dalla concorrenza di due elementi qualificanti – l'oggettivo stato di alterazione e l'accertamento, tramite analisi di laboratorio, della presenza, nei liquidi fisiologici del conducente, di tracce di sostanze stupefacenti – si potrebbe ritenere che altro è «la *guida* in stato di alterazione psico-fisica» di cui all'art. 187 C.d.S., altro

---

<sup>13</sup> È, peraltro, la stessa tecnica di formulazione della disposizione mediante la sua “specialità per specificazione” rispetto alla prima ipotesi del comma 2, dalla quale dovrà essere necessariamente tratto l'evento (*id est* «il fatto»), che consente la qualificazione in detti termini.

<sup>14</sup> Si potrebbe, altrimenti, parlare anche di “aggravante dell'aggravante”.

è il soggetto *under effect* preso in esame dall'art. 589 c. 2 cod. pen., per fondare la nuova aggravante. Conseguenza diretta di tale ipotesi interpretativa, sarebbe che, ai fini dell'integrazione del delitto aggravato in esame, non sarebbe nemmeno richiesto che il soggetto si trovi alla guida di un veicolo, essendo sufficiente la violazione di una delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, commessa da soggetto "sotto l'effetto di sostanze stupefacenti", che abbia cagionato la morte di altro utente della strada.

Si pensi all'ipotesi del pedone che, sotto l'effetto di stupefacenti, attraversi repentinamente la carreggiata, al di fuori dalle strisce pedonali, o con la lanterna semaforica rossa, costringendo il conducente del veicolo dotato di precedenza ad una brusca frenata o sterzata, a seguito della quale, si verifichi un incidente con esiti mortali.

### 3.3. L'aumento di pena per il concorso formale di reati

Nel caso di plurimi eventi mortali o lesivi, colposamente cagionati nello stesso contesto fattuale, di cui al comma 3 dell'art. 589 cod. pen., viene elevata da 12 a 15 anni di reclusione la soglia massima di pena.

Si tratta di un'ipotesi speciale di concorso formale di reati – e non di reato unico o complesso, né di circostanza aggravante – connotata, in deroga al sistema del cumulo materiale e giuridico di cui agli artt. 71 e ss. cod. pen., dall'unificazione solo *quoad poenam*.

Da ciò consegue che, poiché i singoli reati (di omicidio o lesione) conservano la propria autonomia e distinzione, in riferimento a ciascuno di essi vanno applicate le norme di diritto sostanziale e processuale che li concernono.

### 3.4. Delitti a priorità assoluta

Ai sensi della lett. b) dell'art. 132-*bis* disp. att. cod. proc. pen., sostituito dall'art. 2-*bis* D.L. 92/2008, introdotto solo in sede di conversione, i "delitti"<sup>15</sup> commessi in violazione delle norme in materia di circolazione stradale rientrano nell'elenco di quelli – ritenuti di maggiore gravità e/o di più spiccato allarme sociale – per i quali è stata creata una corsia giudiziaria preferenziale che impone la trattazione dei processi con "priorità assoluta".

---

<sup>15</sup> Con esclusione, quindi, delle contravvenzioni di cui agli artt. 116, 186 e 187 C.d.S.