

STUDI APPLICATI

pubblicazioni professionali

diritto penale

FCID

ETTORE BALSANO

La guida in stato di ebbrezza e l'omicidio stradale

Terza edizione - 2016

AGGIORNATA ALLA L. 23/3/2016, N. 41

EXEO edizioni 

ISBN formato pdf : 978-88-6907-189-8

ETTORE BALSANO

LA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA E L'OMICIDIO STRADALE

La trasformazione della configurazione
giuridica e del trattamento sanzionatorio
della guida in stato di ebbrezza
Aggiornato alla L. 23/3/2016, n. 41

L'opera analizza la disciplina prevista dal legislatore per il fenomeno della guida in stato di ebbrezza alla luce della riforma intervenuta con la legge 120 del 2010.

Viene altresì riassunto il dibattito giurisprudenziale attinente alla materia dei sinistri stradali mortali provocati da guidatori in stato di ebbrezza o in stato di alterazione psicofisica dovuto all'assunzione di sostanze psicotrope o stupefacenti. Sono illustrate la tesi tradizionale che sussume tale fattispecie storica nella figura dell'omicidio colposo aggravato e quella innovativa che ritiene configurabile l'articolo 575 del codice penale a titolo di dolo eventuale. L'opera fa emergere in tutta la sua evidenza il disagio e la difficoltà proprie degli interpreti del diritto: quest'ultimi devono affrontare fenomeni propri della modernità con strumenti giuridici diastorici in quanto propri di un'epoca ormai passata. Per tale ragione il testo prospetta le soluzioni attuate in altri ordinamenti giuridici.

Questa terza edizione segue l'entrata in vigore della Legge 41/2016 che introduce nell'ordinamento penale il reato autonomo di omicidio stradale e lesioni personali stradali.

L'opera è consigliata agli interpreti del diritto ossia a coloro che, a vari livelli, si trovano a dovere applicare quotidianamente le norme del codice della strada.

Copyright © 2016 Exeo S.r.l.. Tutti i diritti riservati. È consentita la stampa e l'utilizzo in più dispositivi ad esclusivo uso personale della persona fisica acquirente, o del destinatario del prodotto in caso di soggetto acquirente diverso da persona fisica, e comunque mai ad uso commerciale: ogni diversa utilizzazione e diffusione, con qualsiasi mezzo, con qualsiasi scopo e nei confronti di chiunque altro, è vietata senza il consenso scritto dell'editore. Quanto alla riproduzione dei contenuti, sono consentite esclusivamente citazioni di brevi brani in virgolettato a titolo di cronaca, studio, recensione, attività della pubblica amministrazione o professionale, accompagnate dal nome dell'autore, dell'editore, e dal titolo e anno della pubblicazione. Sarà perseguita nelle sedi opportune ogni violazione dei diritti d'autore e di editore. Alle violazioni si applicano le sanzioni previste dagli art. 171, 171-bis, 171-ter, 174-bis e 174-ter della legge 633/1941.

edizione: marzo 2016

autore: ETTORE BALSANO, laureato in Giurisprudenza

materia: diritto penale

tipologia: studio applicato | formato: digitale pdf

codice prodotto: FC10 | ISBN: 978-88-6907-189-8

editore: Exeo srl CF PI RI 03790770287 REA 337549 ROC 15200 DUNS 339162698 c.s.i.v. € 10.000,00, sede legale piazzetta Modin 12 35129 Padova sede operativa: via Dante Alighieri 6 int. 1 35028 Piove di Sacco PD. Luogo di elaborazione presso la sede operativ

CAPITOLO II L'ARTICOLO 186 DEL CODICE DELLA STRADA

SEZIONE I L'INQUADRAMENTO DELL'ARTICOLO 186

Il comma 1 dell'articolo 186 sancisce genericamente il divieto di guidare in stato di ebbrezza provocato dall'uso di sostanze alcoliche. Il legislatore si è avvalso di tale formula in modo da far coesistere, all'interno di una medesima norma di legge, sanzioni sia amministrative che penali; come già detto in precedenza talune prescrizioni hanno mutato la propria natura frequentemente passando da penale ad amministrativa⁶.

Del resto questa valutazione è il frutto di analisi complesse e non univoche: la scelta di attribuire ad una determinata fattispecie astratta valore amministrativo anziché penale comporta contemporaneamente vantaggi ed inconvenienti.

Le sanzioni amministrative presentano livelli d'infedeltà e facilità applicativa che per taluni aspetti sono superiori rispetto a quelle penali non essendo in alcun caso suscettibili di sospensione condizionale dell'esecuzione.

Inoltre il termine prescrizione degli illeciti amministrativi è superiore a quello dei reati contravvenzionali, ossia della maggiore parte dei reati in materia di circolazione stradale⁷.

Sempre in merito al fenomeno prescrizione, mentre l'interruzione della prescrizione del reato non può consentire in

⁶ Esempio della natura cangiante di talune norme contenute nell'articolo 186, è dato dal rifiuto di sottoporsi agli accertamenti di legge: considerato reato nel momento di entrata in vigore del Codice della Strada, fu poi oggetto di depenalizzazione per poi essere ripenalizzato (ved. p. 155).

⁷ Infatti gli illeciti amministrativi si prescrivono in cinque anni, ossia uno in più rispetto a quelli che ai sensi dell'articolo 157 c.p., sono sufficienti per prescrivere un reato contravvenzionale.

alcuna ipotesi la protrazione del termine prescrizionale oltre la metà di quello stabilito come base, l'illecito amministrativo può vedere procrastinato il proprio termine prescrizionale senza alcun limite.

Tuttavia l'illecito amministrativo non può contenere una sanzione sia pure pecuniaria che in caso d'inadempienza possa trasformarsi in una di specie diversa, capace d'incidere sulla libertà personale del trasgressore come invece rientra nelle possibilità di una norma penale⁸.

Dunque la sanzione amministrativa è privata di gran parte del suo potere afflittivo nel caso di violazioni commesse da soggetti in stato di grave indigenza⁹.

In generale il legislatore si avvale o meglio si dovrebbe avvalere del principio di sussidiarietà, per scegliere la natura di un illecito: se è possibile perseguire l'interesse tutelato dalla norma attraverso una sanzione amministrativa, viene utilizzata questa strada limitando l'utilizzo dello strumento penale alle violazioni più gravi.

Ritornando all'articolo 186 del c.d.s. il Parlamento ha ritenuto che in determinati casi, fossero più idonee sanzioni amministrative quali la sospensione o la revoca della patente ovvero la confisca del veicolo, rispetto alla pena dell'ammenda. L'obiettivo di deflazionare il carico di lavoro posto agli uffici giudiziari ha contribuito sicuramente a questa scelta.

Il rilievo attribuito dal legislatore agli illeciti amministrativi ha comportato altresì la crescita esponenziale dell'importanza delle sanzioni accessorie alla commissione degli illeciti amministrativi: si tratta d'istituti giuridici che possono riguardare il veicolo ovvero cose diverse da quest'ultimo. Essi inoltre pur non comportando un'afflizione meramente patrimoniale, hanno sicuramente un contenuto sanzionatorio che va ad incidere sul patrimonio del soggetto destinatario della sanzione (ad esempio si pensi al danno patrimoniale derivante dal fermo amministrativo imposto ad un veicolo d'ingente valore commerciale destinato all'espletamento di

⁸ Il magistrato di sorveglianza può convertire la pena pecuniaria in quella della libertà vigilata o del lavoro sostitutivo ai sensi dell'art. 182, comma 2, disp. att. c.p.p., allorchè a seguito delle sue indagini, accerti l'effettiva insolvibilità del condannato.

⁹ FABIO PICCIONI, *I reati stradali*, I libri di Guida al Diritto 2004, p. 8.

una attività economica).

1. La quantità di alcol nel sangue quale discrimine tra sanzione amministrativa e sanzione penale

L'elemento della quantità di alcol nel sangue (come altri elementi essenziali delle fattispecie incriminatrici previste nel c.d.s...) è variato nel tempo: infatti mentre la soglia era fissata ad 0,8 g/l all'entrata in vigore del d.p.r.16 dicembre 1992, n. 495¹⁰, la stessa fu diminuita a 0,5 g/l per rispondere alle istanze che in tal senso venivano dall'Europa.

La Commissione delle Comunità Europee aveva invitato gli Stati ad intervenire in materia predisponendo una serie di misure: tra queste si annoveravano l'imposizione di tassi alcolemici pari a 0,5 g/l per le generalità dei conducenti, mentre per talune categorie, come ad esempio i neopatentati, i guidatori dei veicoli a due ruote e coloro che trasportavano merci pericolose, era stato individuato il più stringente limite di 0,2 g/l¹¹.

L'articolo 186 del c.d.s. è stato così oggetto di profonde modifiche da parte di una pluralità di atti legislativi derivanti dall'appartenenza del nostro Paese alla Comunità Europea¹².

Tali modifiche hanno comportato l'abbassamento della soglia di rilevanza penale da 0,8 g/l a 0,5 g/l.

Il legislatore del 2007 ha utilizzato il criterio del tasso alcolemico non solo per individuare l'area della rilevanza penale ma anche per determinare il trattamento sanzionatorio da applicare.

Il D.L. 3 agosto 2007, n. 117, convertito nella legge del 2 ottobre 2007, n. 160 ha individuato la quantità di alcol nel sangue quale elemento caratterizzante le diverse fattispecie incriminatrici; infatti

¹⁰ Si tratta dell'atto normativo con il quale è stato emanato il Codice della Strada attualmente in vigore.

¹¹ Tali indicazioni sono fornite dalla "Raccomandazione"2001/115/C:E. in www.federserd.it

¹² Tra gli atti normativi modificatori si ricordano la L. 125 del 2001 e il D.L. 121 del 2002, convertito dalla L. 168 del 2002.

fino ad allora il c.d.s. prevedeva un'unitaria fattispecie incriminatrice in merito alla guida in stato d'ebbrezza¹³.

Infine la legge 120 del 2010 basandosi sempre su tale criterio ha depenalizzato la guida di un veicolo con un tasso alcolemico che va da un minimo di 0,5 g/l ad un massimo di 0,8 g/l. Dunque la quantità di alcol nel sangue è stata utilizzata nel corso della storia di riforma annuale del c.d.s. anche per determinare la natura dell'illecito.

2. Le prescrizioni di carattere procedurale contenute nei commi 2-ter e 2-quater.

La disposizione contenuta al comma 2-ter dell'articolo 186 del c.d.s., stabilisce la competenza del Tribunale in composizione monocratica in materia del reato di guida in stato di ebbrezza. La legge 214 del 2003 ha restituito la competenza al Tribunale dopo che per circa un anno essa era stata attribuita al Giudice di Pace¹⁴.

La prima questione che si è posta agli operatori del diritto è stata l'individuazione del giudice competente per materia relativamente ai reati di guida in stato di ebbrezza commessi prima del 13 agosto 2003 in relazione ai quali tuttavia, l'ufficio del Pubblico Ministero esercitava l'azione penale dopo tale data.

Tale argomento aveva causato addirittura un conflitto giurisprudenziale: un primo orientamento riteneva che la competenza fosse del Tribunale in composizione monocratica¹⁵, mentre un secondo reputava che essa spettasse al Giudice di Pace¹⁶. I giudici che si riconoscevano in quest'ultimo sostenevano che la competenza per materia dovesse essere individuata sulla base della normativa vigente al momento della commissione del fatto, non

¹³ L'articolo 186 prevedeva che salvo che il fatto costituisse un più grave reato, chiunque guidasse in stato di ebbrezza fosse punito con l'arresto fino ad 1 mese oltre all'ammenda da euro 258 ad euro 2.582.

¹⁴ La L. 214 del 2003 ha abrogato implicitamente la disposizione contenuta all'articolo 4 comma 2, lettera q) del D.Lgs. 274 del 2000.

¹⁵ Cass. pen. sentenza del 14 ottobre del 2004, n. 47917.

¹⁶ Cass. pen. sentenza del 21 settembre 2005, n. 39399.

avendo alcun rilievo eventuali modifiche procedurali a meno che non fossero contenute discipline transitorie.

I giudici che si riconoscevano nella prima posizione osservavano al contrario che la competenza per materia dovesse essere individuata in virtù del principio *tempus regit actum*, sulla base della normativa vigente al momento in cui veniva esercitata l'azione penale; una volta che la competenza fosse stata così incardinata essa sarebbe rimasta ferma anche nel caso di norme successive derogatorie, tranne che esse contenessero un'apposita disciplina transitoria.

Le Sezioni Unite intervennero per dirimere tale contrasto: fu stabilito che la competenza fosse del Tribunale anche per i reati occorsi prima del 13 agosto del 2003 in relazione ai quali l'azione penale era stata esercitata in una data successiva, rimanendo comunque applicabile il regime sanzionatorio proprio del Giudice di Pace¹⁷.

In conclusione la competenza per materia deve essere determinata in riferimento al momento in cui è stato emesso il decreto di citazione a giudizio.

Venendo al comma *2-ter*, esso statuisce come le sanzioni accessorie sancite dai commi 2 e *2-bis* debbano essere irrogate anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti.

Prima dell'analisi della norma è fondamentale indicare quali siano le sanzioni: esse rappresentano la manifestazione del principio di supremazia della pubblica amministrazione che si manifesta attraverso una compressione o addirittura una soppressione delle facoltà che spetterebbero altrimenti al soggetto¹⁸. Si tratta degli istituti della sospensione e della revoca della patente, del fermo amministrativo e della confisca del veicolo.

Il comma 2 stabilisce la sospensione nel caso in cui il conducente guidi in stato di ebbrezza: la durata della sanzione accessoria in questione è ovviamente legata alla quantità di alcol nel sangue.

La figura della revoca è stata prevista sia per colui che è stato

¹⁷ Cass. pen., SU, sentenza del 17 gennaio 2006, n. 3821.

¹⁸ GIORGIO DI FRANCESCO, *Applicazione delle sanzioni amministrative accessorie in caso di patteggiamento della pena* in www.amcorteconti.it.

colto per ben due volte nel biennio alla guida di un veicolo con un tasso alcolemico superiore ad 1,5 g/l, sia per colui che abbia cagionato un incidente avendo la suddetta alcolemia. Qualora ricorra questa seconda ipotesi sono disposti anche il fermo amministrativo del veicolo e la sua confisca¹⁹.

Venendo ora all'applicazione della pena su richiesta delle parti, tale istituto che è disciplinato dagli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale prevede come in caso di patteggiamento la sentenza non comporti l'irrogazione delle pene accessorie che spesso, sono ben più temibili rispetto alle pene principali²⁰.

Tuttavia le sanzioni accessorie sono ontologicamente distinte da quelle penali siano esse principali o accessorie: questa diversità sussiste in tutta la sua interezza anche nel caso in cui le prime siano disposte dall'Autorità giudiziaria.

Si era posto il problema pratico circa l'applicabilità di questa tipologia di sanzioni in caso di patteggiamento: un primo orientamento assolutamente maggioritario riteneva che il giudice dovesse applicare la sanzione amministrativa accessoria anche in caso di patteggiamento, poiché vi era un'ammissione implicita della colpevolezza del soggetto che ammetteva la propria reità in cambio di una pena più lieve²¹. Un secondo orientamento assolutamente minoritario ne sosteneva l'inapplicabilità, poiché la sentenza con la quale viene applicata la pena su richiesta delle parti non prescrive che il giudice accerti il reato così come invece richiesto dall'articolo 186 del c.d.s.²².

Tale contrasto giurisprudenziale è stato risolto con un'interpretazione autentica: infatti il legislatore ha previsto con la legge del 2 ottobre 2007, n.160 l'applicabilità di tale tipologia di sanzioni anche a quei procedimenti penali che si definiscono con l'applicazione della pena su richiesta delle parti.

¹⁹ Ovviamente qualora il mezzo appartenga allo stesso autore del reato.

²⁰ PAOLO TONINI, *Manuale Breve Diritto Processuale italiano*, Giuffrè Editore 2008, p. 532.

²¹ Cass. pen., sentenza del 18 luglio 1996, n. 7206

²² Cass. pen., sentenza del 20 dicembre 1996, n. 10980.

SEZIONE III

LA COMPONENTE PENALE DELLA NORMA

9. Il reato contravvenzionale di cui al comma 2, lettera b) dell'articolo 186

Il reato contravvenzionale di cui al comma 2, lettera b) dell'articolo 186 c.d.s. incrimina la guida di un veicolo con un tasso alcolemico intercorrente tra un minimo di 0,8 ed un massimo di 1,5 g/l prevedendo un trattamento sanzionatorio comprendente sia una pena detentiva che una pecuniaria: infatti la fattispecie incriminatrice stabilisce l'ammenda da un minimo di 800 ad un massimo di 3.200 euro e l'arresto fino a 6 mesi¹²¹.

In ogni caso dall'accertamento del reato segue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da un minimo di 6 mesi ad un massimo di 1 anno.

Questo reato è strettamente connesso se non addirittura contiguo a quello previsto al comma 2, lettera c) dell'articolo 186-*bis* c.d.s. poiché il tasso alcolemico è l'unico elemento distintivo tra le due fattispecie incriminatrici.

Dunque ho scelto di trattare quest'ultime in modo separato soltanto per una finalità di ordine sistematico; tuttavia deve essere inequivoco che quanto detto per un reato afferisce anche all'altro.

Fatta questa doverosa precisazione, si può passare ad un'analisi più approfondita della norma: si tratta di una fattispecie di mera condotta in quanto la sua consumazione prescinde dalla realizzazione di un determinato evento. Inoltre, trattandosi di una fattispecie contravvenzionale, il fatto è perseguibile sia a titolo di dolo che di colpa.

Si tratta di un reato di pericolo astratto in quanto non è necessario un pregiudizio per i beni giuridici tutelati dalla norma che sono

¹²¹ In ossequio alla disposizione di cui all'articolo 25 c.p., il minimo edittale della pena dell'arresto sarà di 5 giorni.

l'incolumità degli utenti della strada e la sicurezza della circolazione stradale: basta infatti che vi sia il rischio di una lesione di quest'ultimi. Inoltre trattandosi di un reato di pericolo astratto: non si dovrà dimostrare l'esistenza del pericolo nel caso concreto poiché il legislatore ha effettuato tale valutazione in astratto, al momento della costruzione della fattispecie incriminatrice. Esso ha ritenuto che la condotta di guida di un veicolo in stato di ebbrezza fosse ordinariamente di per sé pericolosa per i beni giuridici ritenuti meritevoli di tutela.

La scelta d'incriminazione costituisce un'esplicazione della discrezionalità di cui è titolare il legislatore e che è costituzionalmente legittima allorché non violi il principio di ragionevolezza sancito dall'articolo 3 della nostra Carta. In questa ipotesi si è ben lontani dal violare il limite stabilito dalla Costituzione in quanto la razionalità sottesa a tale scelta d'incriminazione è evidente.

Tuttavia la giurisprudenza ha interpretato in modo costituzionalmente orientato la guida in stato di ebbrezza (così come tutti gli altri reati di pericolo astratto): in ossequio al principio di offensività, anche quest'ultimi non possono essere configurabili se non contengono un pur minimo *vulnus* del bene o dei beni giuridici tutelati dal legislatore attraverso la costruzione della fattispecie incriminatrice¹²².

Sia i giudici di merito che quelli di legittimità hanno invece escluso la configurabilità di una serie d'istituti che presuppongono l'attivazione del reo per attenuare o eliminare le conseguenze dannose dal reato, poiché l'eventuale condotta del reo non potrebbe integrare una qualche forma di riparazione nei confronti di un soggetto passivo che è difficile individuare a causa della stessa struttura della fattispecie¹²³. Sono state così ritenute inapplicabili alla norma in questione la circostanza attenuante ex art. 62 n. 6 c.p., la possibilità di subordinare la sospensione della pena ai sensi dell'articolo 165 c.p. nonché quella di dichiarare estinto il reato

¹²² Cass .pen., sezione IV, sentenza 28 aprile 2006, n. 24249, in www.deiure.it.

¹²³ Cass .pen., sezione IV, sentenza 4 maggio 2004, n. 34343, in www.libriprofessionali.it.

allorché il soggetto si sottoponga volontariamente ad un programma di disintossicazione.

La giurisprudenza ha dovuto interpretare il concetto di guida: essa ha stabilito come quest'ultimo coincidesse con quello di movimentazione del veicolo. Dunque per integrare la condotta basta attivare quei meccanismi atti ad imprimere movimento al mezzo. Al contrario non sarà ravvisabile la violazione di tale fattispecie astratta allorché il soggetto si limiti ad accendere il motore (magari per mettere in funzione l'impianto di riscaldamento e potersi così difendere dal freddo) senza tuttavia compiere alcuna altra attività idonea a spostare il veicolo. In tale situazione il soggetto non ha posto in pericolo alcuno dei beni giuridici tutelati dalla norma¹²⁴.

Tuttavia è importante non sottacere che la stessa giurisprudenza di legittimità abbia escluso che il soggetto attivo debba essere necessariamente colto mentre il veicolo sta marciando: infatti anche la fermata costituisce una fase della marcia. L'esistenza di quest'ultima può essere provata anche sulla base di elementi acquisiti successivamente; il giudice ha ritenuto configurabile la fattispecie nel caso di un soggetto in stato di ebbrezza che veniva sottoposto ad accertamento mentre stava effettuando una breve sosta per potere scaricare del materiale dal proprio mezzo¹²⁵.

Un altro aspetto fondamentale per la concreta applicazione della disciplina della guida in stato di ebbrezza attiene al luogo in cui avviene la circolazione del mezzo: è necessario infatti che quest'ultima avvenga su di un'area di proprietà pubblica ovvero privata destinata alla circolazione di una pluralità indistinta di soggetti. Dunque l'elemento discriminante non è la natura privata o pubblica del luogo ma il fatto che quest'ultimo possa essere utilizzato dai vari utenti della strada. Infatti è soltanto in una situazione del genere che il conducente in stato di ebbrezza può mettere in pericolo l'incolumità degli altri utenti della strada nonché la sicurezza della circolazione stradale¹²⁶.

¹²⁴ Cass. pen., sezione IV, sentenza 28 aprile 2006, n. 24249, in www.deiure.it

¹²⁵ Cass. pen., sezione IV, sentenza 19 dicembre 2008, n. 16345, in www.deiure.it

¹²⁶ Cass. pen., sezione IV, sentenza 14 ottobre 1999, n. 3169, in www.libriprofessionali.it.

10. Il reato contravvenzionale di cui al comma 2, lettera c), dell'articolo 186

La fattispecie astratta di cui al comma 2, lettera c) dell'articolo 186 c.d.s. incrimina la guida di un veicolo con un tasso alcolemico superiore ad 1,5 g/l prevedendo un trattamento sanzionatorio comprendente sia una pena detentiva che una pecuniaria: questa fattispecie incriminatrice prevede la pena dell'arresto da un minimo di 6 mesi ad un massimo di 1 anno e l'ammenda da 1.500 a 6.000 euro.

Il legislatore ha previsto che dall'accertamento del reato seguano la sospensione della patente da un minimo di 1 anno ad un massimo di 2¹²⁷, o addirittura la revoca della stessa nel caso in cui il soggetto attivo sia recidivo. Inoltre è disposta la confisca del veicolo (ovviamente qualora quest'ultimo appartenga al trasgressore).

Anche questa fattispecie astratta essendo un reato contravvenzionale è perseguibile sia a titolo di dolo che di colpa.

Il maggiore tasso alcolemico spiega sia la perdita del veicolo che quella del titolo di abilitazione alla guida¹²⁸: infatti la quantità di alcol riscontrata nel sangue del soggetto attivo rende edotti della sua maggiore pericolosità poiché è inverosimile che egli non si sia accorto di superare i limiti stabiliti dall'ordinamento a tutela dell'incolumità generale. In definitiva la pericolosità del soggetto risiede nel suo porsi volontariamente e consapevolmente in contrasto con quelle misure prudenziali stabiliti dal legislatore; ovviamente il *periculum* non esaurisce le ragioni poste a fondamento dell'adozione di queste due sanzioni accessorie poiché soprattutto per la confisca del veicolo, è innegabile un intento sanzionatorio del

¹²⁷ Qualora il mezzo appartenga ad una persona diversa rispetto al trasgressore il periodo di sospensione della patente di quest'ultimo sarà raddoppiato.

¹²⁸ Le virgolette si giustificano con il fatto che la sanzione della revoca della patente non impedisce al destinatario della misura di conseguire nuovamente il titolo di guida dopo che sia trascorso un determinato tempo previsto dalla legge (si rinvia a quanto detto a proposito della revoca).

legislatore.

La fattispecie incriminatrice parla di guida in stato di ebbrezza conseguente all'uso di sostanze alcoliche. Il termine non deve essere assimilato a quello di ubriachezza perché esiste una differenza concreta tra di essi: mentre il primo indica il semplice annebbiamento delle facoltà mentali e di quelle fisiche provocate dall'ingestione di una quantità d'alcol eccessiva e si manifesta attraverso una condizione di stordimento o di esaltazione, il secondo rappresenta una temporanea alterazione mentale conseguente ad un abuso di alcol palesandosi con un'incapacità di coscienza e talvolta in modo molesto per i terzi. In definitiva l'ubriachezza si distingue dall'ebbrezza per una maggiore intensità dell'alterazione psicofisica e per la necessità ai fini della rilevanza giuridica, che il soggetto manifesti il proprio *status* all'esterno del proprio essere.

L'ubriachezza è stata prevista dal legislatore in un'autonoma fattispecie astratta: l'articolo 688, comma 1° c.p., prevede una sanzione amministrativa che va da un minimo di 51 ad un massimo di 309 euro, per coloro che siano colti in uno stato di manifesta ubriachezza in un luogo pubblico o aperto al pubblico¹²⁹.

Tuttavia la norma contenuta nel codice penale tutela dei beni giuridici diversi rispetto a quelli protetti dalla disposizione del codice della strada¹³⁰: infatti mentre quest'ultima tutela la sicurezza della circolazione stradale e l'incolumità dei singoli utenti della strada, la prima tutela l'ordine pubblico e la lotta contro l'abuso di sostanze alcoliche.

Questa disomogeneità è l'origine di tutte le differenze intercorrenti tra queste due discipline: ad esempio il fatto che sia solo la norma del codice della strada ad attribuire importanza al *quantum* di alcol ingerito si spiega con la necessità di garantire la circolazione

¹²⁹ La norma è inserita nel codice penale anche se è un mero illecito amministrativo poiché l'ipotesi aggravata era qualificata un reato. Questa distinzione è venuta meno a seguito della sentenza 17 luglio 2002 con la quale la Corte Costituzionale ha dichiarato incostituzionale la disposizione di cui al comma 2° dell'articolo 688 c.p. (ossia quella norma che prevedeva l'illecito penale).

¹³⁰ Anche se la materia è stata disciplinata dal legislatore ricorrendo ad una pluralità di fattispecie incriminatrici, si può parlare di un'unica "grande fattispecie" poiché l'unico discrimine tra le varie ipotesi è dato dal tasso alcolemico.

da eventuali pericoli connessi alla guida in stato di ebbrezza. È ovvio come un conducente avente un tasso alcolemico pari a 0,5 g/l (che con la sua condotta non ha superato la soglia della rilevanza penale) costituisca una minaccia ben minore rispetto ad uno con una concentrazione di alcol nel sangue pari a 2,0 g/l.

Da quanto illustrato fin qui appare evidente come si possa presentare un'ipotesi di concorso di norme tra l'articolo 688 c.p. ed una delle fattispecie astratte inerenti alla guida in stato di ebbrezza (ad esempio qualora il soggetto sia colto alla guida di un mezzo completamente ubriaco).

11. Il reato contravvenzionale di cui al comma 7 dell'articolo 186

La fattispecie astratta di cui all'articolo 186, comma 7 del c.d.s. incrimina la condotta di chi rifiuti di sottoporsi agli accertamenti volti ad appurare l'eventuale stato di ebbrezza. Il trattamento sanzionatorio è analogo a quello comminato per il reato ex articolo 186, comma 2 lettera c) del c.d.s. (ossia per la più grave ipotesi di guida in stato di ebbrezza).

Il rifiuto non riguarda soltanto la sottoposizione all'etilometro ma attiene anche agli esami preliminari, ossia a quelli volti ad accertare l'eventuale presenza di sostanze alcoliche all'interno del corpo del conducente, ovvero a quelli effettuati dai sanitari sui guidatori feriti e sottoposti a cure.

L'intento legislativo d'indurre i conducenti a sottoporsi ai controlli con l'etilometro appare in tutta la sua evidenza: infatti la conseguenza derivante dalla decisione di non sottoporsi al test sarà eguale a quella corrispondente all'accertamento di un tasso superiore ad 1,5 g/l.

Un conducente razionale ben difficilmente si sottrarrà dall'esame prescritto a meno che non abbia assunto alcolici in modo smodato: infatti avrà sempre la speranza d'incorrere in una sanzione meno grave rispetto a quella più severa.

Comunque è molto importante sottolineare sin da subito come si

tratti di reato autonomo che è accomunato a quello ex articolo 186, comma 2 lettera c) del c.d.s. soltanto per quanto attiene al trattamento sanzionatorio, includendo in quest'ultimo non solo le sanzioni penali e quelle amministrative ma anche quelle principali e quelle accessorie.

Infatti le due fattispecie incriminatrici tutelano beni giuridici distinti: se la norma di cui al comma 2 tutela la sicurezza della circolazione stradale e l'incolumità dei singoli utenti della strada, quella di cui al comma 7 tutela il corretto esercizio della funzione di polizia stradale. Infatti per la violazione di tale norma non occorre che il soggetto sia necessariamente in stato di ebbrezza: può compiere tale illecito penale anche colui che perfettamente sobrio, rifiuti di sottoporsi agli accertamenti alcolemici nei casi prescritti dalla legge¹³¹.

Dunque può ben sussistere un concorso formale tra il reato di cui al comma 7 e quello di cui al comma 2, lettera b) o c).

Venendo ad un'analisi più approfondita della struttura della fattispecie, si tratta di un reato di mera condotta poiché non è richiesto il verificarsi di alcun evento. Per quanto attiene all'elemento soggettivo trattandosi di reato contravvenzionale, il fatto è perseguibile sia a titolo di dolo che di colpa. Tuttavia appare difficile il verificarsi di quest'ultima ipotesi: è infatti inverosimile che il reo rifiuti "colposamente" di sottoporsi all'alcoltest in quanto tale condotta presuppone una precisa presa di posizione da parte del soggetto attivo.

La legittimità dell'ordine dato dall'autorità assume un'importanza fondamentale ai fini dell'economia dell'applicazione della norma: a proposito è fondamentale osservare come tale comando è un vero e proprio provvedimento amministrativo e che, come tale, è impugnabile per uno dei tre "tradizionali vizi" dell'atto, ossia per

¹³¹ LUIGI TRAMONTANO, *op.cit.*, p. 92.

CAPITOLO III L'ARTICOLO 186-*bis* DEL CODICE DELLA STRADA

SEZIONE I L'INQUADRAMENTO DELL'ARTICOLO 186-*bis*

1. Le categorie di soggetti ad "alcol zero"

La legge 120 del 2010 ha comportato una profonda riforma nel settore della guida in stato di ebbrezza anche sotto un altro profilo: infatti ha stabilito per talune tipologie di conducenti il divieto assoluto di assumere alcolici e porsi alla guida. Quest'ultime sono previste dall'articolo 186-*bis* comma 1 e sono le seguenti:

- A. *I conducenti di età inferiore a ventuno anni e coloro che hanno conseguito la patente b da meno di tre anni.* Il comando negativo si spiega con l'inesperienza insita in questa categoria di soggetti: infatti la minore esperienza dei neopatentati riduce di per sé la loro idoneità a controllare il veicolo in modo da non essere pericolosi per la sicurezza della circolazione stradale né tantomeno per l'incolumità degli utenti della strada. Questa condizione insita in tale tipologia di conducenti rende necessario che si avvalgano di tutta la lucidità psicofisica di cui dispongono.

- B. *I conducenti che esercitano l'attività di trasporto di persone di cui agli articoli 85, 86 e 87¹⁶⁴.* Qui il comando negativo si spiega innanzitutto con l'esigenza di garantire l'incolumità delle persone trasportate.

¹⁶⁴ Queste norme disciplinano rispettivamente le attività di noleggio con conducente, servizio di piazza con autovetture ovvero taxi e di servizio di linea per il trasporto delle persone.

Inoltre questa categoria di conducenti è gravata da un duplice obbligo di garanzia: mentre da una parte è tenuta a tutelare la sicurezza della circolazione stradale e conseguentemente l'incolumità dei singoli utenti della strada (così come tutti gli altri conducenti di veicoli), dall'altra parte essa deve tutelare i passeggeri trasportati. Tutte queste ipotesi sono caratterizzate dall'instaurazione di un rapporto contrattuale tra il trasportato ed il conducente. Quest'ultimo è tenuto ad una diligenza professionale, ossia ad una diligenza superiore rispetto a quella che è richiesta al guidatore medio.

- C. *I conducenti che esercitano l'attività di trasporto di cose di cui agli articoli 88, 89 e 90¹⁶⁵. Anche qui il comando negativo si spiega con la diligenza professionale richiesta a tale categoria di conducenti. Infatti il sinallagma contrattuale intercorrente con coloro che hanno affidato il trasporto di cose obbliga il trasportatore ad eseguire la prestazione con particolare cura ed attenzione. Egli deve garantire non soltanto i beni trasportati dai pericoli derivanti dalla circolazione stradale ma anche quest'ultima da eventuali pregiudizi che potrebbero derivare proprio dalle *res* trasportate, in ragione delle caratteristiche intrinseche a quest'ultime (si pensi ad esempio all'obbligo di garanzia che grava su colui che trasporti su strada un carico altamente infiammabile).*
- D. *I conducenti di autoveicoli di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, di autoveicoli trainanti un rimorchio che comporti una massa complessiva totale a pieno carico dei due veicoli superiore a 3,5 t, di autobus e di altri autoveicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere, escluso quello del conducente, è superiore a otto, nonché di autoarticolati e di autosnodati. Qui il comando negativo trova la propria ragion d'essere da un lato nella difficoltà di guida di questi veicoli e dall'altra nella pericolosità dovuta alla loro mole, per la sicurezza della circolazione stradale e per l'incolumità degli utenti*

¹⁶⁵ Queste norme disciplinano rispettivamente il servizio di trasporto per conto terzi, il servizio di linea per trasporto di cose ed il trasporto di cose per conto terzi in servizio di piazza.

della strada. La loro stazza rende particolarmente complessa e difficile la conduzione di questi mezzi che sono molto pericolosi per gli altri conducenti in ragione del loro peso di gran lunga preminente. Per quanto riguarda i veicoli destinati al trasporto di persone il cui numero di posti a sedere è superiore ad otto (escludendo il conducente), vale quanto detto in merito all'esigenza di tutela delle persone trasportate di cui al punto A.

In conclusione si può osservare come il *quid pluris* richiesto a tali soggetti rispetto alle altre tipologie di conducenti sia notevole ma anche legittimo: infatti mentre per quest'ultimi il legislatore ha previsto la possibilità di guidare dopo avere assunto alcolici, purché non vengano superati i limiti di legge, per i soggetti ad alcol zero l'obbligo comportamentale è molto più stringente se non quasi soffocante, poiché nei loro confronti, è stata sancita in *re ipsa* l'illiceità giuridica di tale comportamento.

2. *Gli incrementi sanzionatori previsti dai commi 2, 3 e 6 dell'articolo 186-bis*

L'aumento della sanzione (non è rilevante che l'illecito abbia natura amministrativa o penale) è l'elemento che accomuna le varie ipotesi previste ai commi 2, 3 e 6 dell'articolo 186-*bis* del c.d.s. poiché queste norme prevedono un incremento delle sanzioni previste per gli illeciti "base" ossia per quelli commessi senza che ricorrano determinati presupposti che rendono necessario un aumento della sanzione.

Dopo avere trattato ciò che accomuna le varie ipotesi è venuto il momento di affrontare gli elementi che distinguono l'una dall'altra: innanzitutto non si può non rilevare la loro diversa ragion d'essere, poiché mentre la norma di cui al comma 2 lega l'aumento al verificarsi di un evento (ossia il sinistro stradale), quelle di cui ai commi 3 e 6 ritengono sufficiente che i soggetti sui quali grava il divieto assoluto di guidare dopo avere assunto sostanze alcoliche

pongano in essere delle condotte giuridicamente illecite di per sé.

Si può altresì affermare che mentre l'ipotesi di cui al comma 2 attiene ad un' "aggravante di danno", quelle contenute ai commi 3 e 6 afferiscono ad "aggravanti di pericolo". Infatti nel primo caso, il verificarsi dell'evento ha arrecato un pregiudizio concreto quantomeno al bene giuridico della sicurezza della circolazione stradale, qualora si tratti di un incidente con soli danni alle cose (ovviamente qualora vi siano anche danni a persone sarà stato pregiudicato anche il bene dell'incolumità dei singoli utenti della strada).

Invece nel secondo caso la condotta tenuta dal soggetto attivo (sia che si tratti d'illecito amministrativo che penale) può anche non ledere alcun bene giuridico tra quelli tutelati dal legislatore potendo limitarsi ad una loro messa in pericolo.

Infine un altro elemento di differenza tra le varie ipotesi risiede nel *quantum* dell'aumento del trattamento sanzionatorio. Innanzitutto si osserva come mentre talune ipotesi prevedono degli aumenti fissi, altre stabiliscono degli incrementi variabili. Questa diversità non è dovuta al caso ma ad una valutazione della natura intrinseca delle fattispecie contenute in queste norme.

Analizzando ad esempio le fattispecie di cui al comma 2 appare evidente come mentre quella contenuta nel primo periodo può verificarsi in concreto in modo simile, le ipotesi contenute nel secondo periodo possono concretizzarsi storicamente in modo molto diverso (ad esempio è molto differente guidare un veicolo con un tasso alcolemico di 0,8 che con uno pari a 1,6 g/l).

Infine la stessa entità dell'aumento della pena è diverso nelle varie ipotesi: si parte da un minimo di 1/3 per l'ipotesi contenuta nel primo periodo del comma 3 ad un massimo di 1/2 per quella contenuta nel comma 2. Questa diversità si giustifica in quanto nel primo caso la condotta è rimasta nel campo della pericolosità, nel secondo essa è sconfinata in quello della dannosità sociale.

L'articolo 186-*bis* al comma 3 stabilisce che qualora i guidatori appartenenti alle categorie ad alcol zero compiano uno dei fatti illeciti previsti dall'articolo 186 comma 2, essi saranno soggetti ad un aumento del trattamento sanzionatorio rispetto a quanto sancito

dalla norma di cui all'articolo precedente. Questo innalzamento attiene sia all'illecito amministrativo che a quelli penali. Infatti qualora un conducente che deve astenersi completamente dall'assumere alcol prima di guidare realizzi l'illecito di cui all'articolo 186, comma 2, lettera a), l'aumento sarà di 1/3; nel caso in cui sia violata la norma di cui all'articolo 186, comma 2, lettera b) ovvero quello di cui all'articolo 186, comma 2, lettera c), le sanzioni saranno aumentate in una proporzione che va da un minimo di 1/3 ad un massimo della metà.



SEZIONE II

LA COMPONENTE AMMINISTRATIVA DELLA NORMA

3. La sanzione prevista per coloro che pur appartenendo alle categorie "alcol zero" guidano con un tasso alcolemico non superiore a 0,5 g/l e l'aumento previsto in caso d'incidente stradale

L'introduzione del divieto assoluto di assumere alcolici per talune tipologie di conducenti costituisce sicuramente una delle novità più importanti tra quelle sancite dalla legge 29 luglio 2010, n. 120. Il legislatore della riforma ha ritenuto che vi siano delle ipotesi in cui la lucidità psicofisica dei guidatori non debba essere inficiata in alcun modo dall'alcol.

Dunque si è posto il problema d'individuare la modalità migliore per garantire che le categorie di conducenti individuate dallo stesso articolo 186-*bis* si astenessero dall'assumere bevande alcoliche prima di mettersi alla guida di un veicolo. Ovviamente l'alternativa fondamentale riguardava la natura della fattispecie astratta con la quale costringere tali soggetti ad essere astemi.

CAPITOLO IV L'OMICIDIO STRADALE

SEZIONE I PROBLEMI APPLICATIVI FINO ALL'ENTRATA IN VIGORE DELLA LEGGE 23 MARZO 2016, N. 41

Nella prassi giudiziaria i giudici si sono trovati dinnanzi l'arduo compito d'individuare quale è il limite oltre il quale una condotta posta in essere in grave violazione delle norme in materia di circolazione stradale¹⁸², oltrepassa il limite dell'ascrivibilità del reato a titolo di colpa per giungere a quelle a titolo di dolo.

Questo dilemma si è registrato soprattutto quando il sinistro è stato causato da un comportamento particolarmente riprovevole del conducente il quale, dopo essersi posto alla guida di un veicolo ubriaco o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, ha violato regole basilari del codice della strada ed ha provocato l'incidente con esiti infausti.

1. La natura delle regole cautelari previste per la materia della circolazione stradale

Il codice della strada costituisce un testo di legge quasi omnicomprensivo in quanto grazie ad alcune norme denominate di "chiusura", riesce a prevedere la stragrande maggioranza degli eventi che possono verificarsi nella circolazione stradale.

Spesso le norme incriminano comportamenti che per l'uomo dotato di buon senso non devono di per sé essere posti in essere in

¹⁸² Le norme disciplinanti lo stato di ebbrezza sono ascrivibili alla categoria più generale delle norme cautelari in materia di circolazione stradale.

quanto dotati di un'intrinseca pericolosità.

Questa considerazione non implica comunque che il soggetto non possa essere perseguito a titolo di colpa per una condotta che, seppure conforme alle prescrizioni contenute nel codice della strada, sia comunque imprudente o negligente.

La stessa Suprema Corte di Cassazione ha statuito la rilevanza della cosiddetta colpa generica stradale in una pluralità di sentenze. I giudici di legittimità ne hanno ammesso l'esistenza in una pronuncia ormai risalente nel tempo, giustificandola con la ragion d'essere dell'aggravante prevista dal comma 2° dell'articolo 589 c.p. (ovvero quella prevista dal comma 2° dell'articolo 590 c.p. per le lesioni colpose): vi è l'esigenza di garantire sia l'incolumità individuale che quella pubblica in un settore come quello della circolazione stradale, che seppure imprescindibile e fondamentale per la sua importanza sociale ed economica, è caratterizzato da un'intrinseca pericolosità.

Dunque non avrebbe alcun senso prevedere un trattamento sanzionatorio più lieve o addirittura considerare penalmente irrilevante una condotta che, seppure non si è concretizzata nella violazione di alcuna specifica norma di diritto positivo è comunque espressione d'imprudenza, imperizia o negligenza.

Viene richiamato altresì a sostegno della rilevanza penale della colpa generica stradale, lo stesso articolo 191 del c.d.s. dove s'impone a qualsiasi utente della strada, di comportarsi in modo da non costituire pericolo o ostacolo per la circolazione¹⁸³.

Tale norma di diritto positivo è stata richiamata da un'altra sentenza della Corte di Cassazione allorché quest'ultima nell'escludere che anomalie stradali, salvo esse non siano imprevedibili, possano eliminare la responsabilità penale dell'imputato a titolo di colpa, ha richiamato l'articolo 191 c.d.s.: è sufficiente la violazione di tale norma di diritto positivo perché sussista l'aggravante dell'omicidio commesso con violazione delle regole in materia di circolazioni stradale.

Infatti l'articolo 191 c.d.s. non solo è esso stesso una norma sulla disciplina della circolazione stradale, ma ha natura di precetto

¹⁸³ Cass.pen., sezione IV, sentenza 11 ottobre 1989, n. 16751 (De Salvador) in *Reati alla Guida, Percorsi Giurisprudenziali* di GIUSEPPE RICCARDI, Giuffrè Editore, p. 157.

fondamentale rispetto a tutte le altre ¹⁸⁴.

Addirittura un'altra pronuncia prescrive un obbligo di diligenza ulteriore rispetto a quella richiesta dalle norme di diritto positivo: allorché la strada sia sdruciolevole a causa delle precipitazioni piovose occorse poco prima della perdita di controllo del veicolo, in relazione a quest'ultima non può essere invocata la figura del caso fortuito non sussistendone gli estremi. Infatti pur richiedendosi la sussistenza di un nesso eziologico tra la condotta e l'evento, è necessaria l'assenza di colpa poiché quest'ultimo non sia in alcun modo riconducibile all'attività psichica del soggetto attivo: dunque qualora una colpa sia pure minima possa essere attribuita al soggetto, viene automaticamente meno l'applicabilità della figura del caso fortuito¹⁸⁵.

La Corte di Cassazione ha utilizzato l'istituto della colpa generica stradale per affermare la responsabilità penale del conducente anche in caso di cooperazione colposa da parte di un altro utente della strada: nella fattispecie concreta è stata affermata la responsabilità penale dell'automobilista che aveva investito un pedone che attraversava la strada con il semaforo rosso.

Il giudice di legittimità ha affermato che il conducente favorito dal diritto di precedenza non può abusare di quest'ultimo poiché esso non ha la natura di diritto assoluto; egli non è autorizzato a tenere una guida negligente tanto da comportare pericolo o addirittura pregiudizio per gli altri utenti della strada anche qualora essi versino in uno stato di colpa¹⁸⁶.

2. Una panoramica delle soluzioni adottate negli ordinamenti stranieri per qualificare le morti dovute agli incidenti stradali

¹⁸⁴ Cass.pen, sezione IV, sentenza 13 novembre 1990, n. 476 in *Reati alla Guida, Percorsi Giurisprudenziali* di GIUSEPPE RICCARDI, Giuffrè Editore, p. 158.

¹⁸⁵ Cass.pen., sezione IV, sentenza 15 marzo 2007, n. 19373 in *Reati alla Guida, Percorsi Giurisprudenziali* di GIUSEPPE RICCARDI, Giuffrè Editore, p. 159.

¹⁸⁶ Cass.pen., sezione IV, sentenza 18 ottobre 2000, n. 12789, in *Cassazione Penale* 2002, p. 756.

Osservando le legislazioni estere in materia di sinistri stradali letali si osserva immediatamente come non tutti gli ordinamenti abbiano previsto un'autonoma figura di reato: mentre taluni hanno introdotto il reato di omicidio stradale nei loro ordinamenti, altri inquadrano tali tipologie di fatti nella figura dell'omicidio involontario.

Tra i primi si annoverano i Paesi Bassi e gli ordinamenti giuridici anglosassoni; tra i secondi figurano moltissimi Paesi dell'area mitteleuropea e dell'Europa meridionale. Negli ordinamenti giuridici di quest'ultimi si distingue tra la colpa lieve e quella dovuta ad un'imprudenza grave che comporta un trattamento sanzionatorio più severo.

In Francia ad esempio mentre il minimo edittale previsto per i fatti caratterizzati da un'imprudenza lieve è di 3 anni di reclusione, quello stabilito per le ipotesi in cui sussiste un'imprudenza grave è di 5 anni.

Anche in Spagna il legislatore ha distinto il trattamento sanzionatorio diversificandolo a seconda che l'incidente letale sia stato provocato da semplice negligenza ovvero da grave imprudenza.

Venendo ora ai Paesi che hanno introdotto il reato di omicidio stradale nei propri codici penali, la Gran Bretagna è stata la prima a compiere questo passo: infatti è dal 1988 che il legislatore inglese ha scelto di utilizzare questo percorso arrivando a definire come pericolosa quella guida che indipendentemente dalle sue conseguenze, è idonea a provocare ferite o la morte delle persone, ovvero danni alle loro proprietà. Venivano forniti anche degli esempi di guida pericolosa¹⁸⁷.

Questa norma è stata poi modificata da interventi sia legislativi che giurisprudenziali¹⁸⁸ che hanno innalzato il massimo edittale stabilito per l'omicidio stradale ed hanno previsto la revoca della patente di guida.

¹⁸⁷ La legge del 1988 qualificava come pericolosa la guida che consisteva nella circolazione contromano, nell'attraversare con il semaforo rosso, ovvero nel superare in curva o oltrepassando la linea continua.

¹⁸⁸ In tutti gli ordinamenti di common law come ad esempio quello del Regno Unito la produzione del diritto non è riservata al potere legislativo ma è realizzata anche dall'attività giurisprudenziale.

La situazione normativa in tale settore è assai complessa e diversificata negli Stati Uniti ¹⁸⁹: dei cinquanta Stati che lo compongono soltanto tre non hanno introdotto la figura dell'omicidio stradale nei propri ordinamenti: Alaska, Arizona e Montana. I legislatori di tutti gli altri Stati hanno scelto invece di prevedere un'autonoma figura di reato.

Comunque anche tra quest'ultimi sussistono differenze notevoli: talune fattispecie richiedono infatti che il decesso della vittima avvenga entro un determinato periodo dalla data dell'incidente (si va dall'anno richiesto dalle legislazioni di Oklahoma, South Carolina e Virginia Occidentale ai 3 anni prescritti da quella dello stato di Washington).

Le legislazioni si distinguono anche per quanto attiene al profilo dell'intensità della colpa: se in taluni Stati è sufficiente la violazione della mera regola prudenziale per poter configurare il sinistro letale come omicidio stradale (ad esempio l'Arkansas, l'Idaho ed il New Hampshire), in altri si richiede che la pubblica accusa provi che all'imputato sia ascrivibile una particolare negligenza (come ad esempio il Colorado e l'Illinois); in altri ancora come la California il legislatore ha distinto il trattamento sanzionatorio previsto per il reato di omicidio stradale basandosi proprio sull'intensità della colpa: dunque se per la semplice negligenza la pena edittale non si discosta molto dall'omicidio involontario, quella prevista per la temerarietà può arrivare fino a 20 anni di reclusione¹⁹⁰.

3. *La legge 23 marzo 2016, n. 41*

Dopo molte promesse e tentativi, da parte dei vari esecutivi che si sono succeduti nel corso degli ultimi anni, anche l'Italia ha un'apposita disciplina sull'omicidio stradale. Le morti che si verificano nel corso dei sinistri non sono più considerate omicidi

¹⁸⁹ Ciascuno Stato ha un proprio diritto penale ed un proprio diritto civile, il diritto federale vale soltanto in determinate ipotesi soprattutto quando i reati coinvolgono due o più stati della Federazione.

¹⁹⁰ LORENZO BORSELLI, *Omicidio stradale nel mondo occidentale; ecco come i vari ordinamenti giuridici considerano (e giudicano) "la colpa" di chi uccide al volante*, in www.asaps.it

colposi; finalmente non è più necessario distinguere tra colpa con previsione e dolo eventuale: il legislatore ha previsto una categoria unitaria, mentre la gravità della violazioni incide sul trattamento sanzionatorio. La legge 23 marzo 2016, n. 41 si compone di otto articoli e le innovazioni più significative sono le seguenti:

1. Il nuovo reato di omicidio stradale. Come detto la novella legislativa attribuisce autonomia giuridica alle ipotesi precedentemente qualificate come omicidio colposo, aggravato dalle violazioni delle norme in materia di circolazione stradale. Il legislatore ha introdotto l'art. 589 *bis* c.p., appositamente dedicato all'omicidio stradale, che contempla una molteplicità di fattispecie: in quella base viene comminata la pena della reclusione, da un minimo di due ad un massimo di sette, a chiunque cagioni la morte di una persona per colpa, consistita nella violazione di una disposizione che disciplina la circolazione stradale. Questa prima ipotesi è caratterizzata dalle seguenti peculiarità: innanzitutto la colpa tipizzata può concernere indifferentemente una delle tante regole che costituiscono il codice della strada; inoltre il reato base non richiede che il sinistro sia causato da un veicolo a motore. L'art. 589 *bis* c.p. contempla una prima ipotesi aggravata, caratterizzata dall'aver accomunato situazioni tra loro molto eterogenee: infatti il legislatore punisce con la reclusione da un minimo di cinque ad un massimo di dieci anni sia coloro che provochino l'incidente mortale ponendosi alla guida di un veicolo a motore con un tasso alcolemico intercorrente tra 0,8 ed 1,5 g/l, che quanti cagionino tale tipo di sinistro commettendo una delle più pericolose violazioni del codice della strada: procedere in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio rispetto a quella consentita e comunque non inferiore ai 70 km/h, ovvero procedere su una strada extraurbana ad una velocità di almeno 50 km/h maggiore rispetto a quella prescritta dalla segnaletica stradale; passare un incrocio con il rosso o circolare contromano; effettuare