



# CAMMINO DIRITTO

Rivista di informazione giuridica  
<https://rivista.camminodiritto.it>



## **L'OMICIDIO STRADALE: DAL POPULISMO PENALE ALLE RIPERCUSSIONI SULL'ASSETTO POLITICO-COSTITUZIONALE**

---

*Commento alla legge 23 marzo 2016 n. 41, che ha introdotto delitto di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) e profili di possibile violazione dell'impianto costituzionale. Indagine giuridico-economica della ratio legis e chiavi di soluzione per un approccio efficiente al fenomeno del cosiddetto populismo penale.*

---

di **Tommaso Cesareo**  
IUS/17 - DIRITTO PENALE  
Articolo divulgativo - ISSN 2421-7123

Direttore responsabile  
**Raffaele Giaquinto**

Publicato, Martedì 10 Dicembre 2019

**Sommario:** 1. Introduzione e premessa metodologica; 2. Analisi giuridica; 2.1. La possibile violazione dell'art. 25, comma 2, Cost.; 2.2. Prospettive di contrasto con l'art. 3 Cost.; 3. Analisi statistica; 4. Conclusioni

## 1. Introduzione e premessa metodologica

Partorita da ormai più di tre anni, la legge 23 marzo 2016 n. 41 ha immesso all'interno dell'ordinamento giuridico penale la nuova fattispecie incriminatrice del c.d. «omicidio stradale» (art. 589 bis c.p.), la quale, secondo l'intento del legislatore, avrebbe dovuto rispondere alle esigenze di repressione delle condotte maggiormente pericolose nell'ambito della circolazione stradale, soprattutto attraverso la previsione di aggravanti quali la guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe e particolari violazioni del Codice della Strada riconducibili alla cosiddetta “guida pericolosa”.

È cruciale tenere a mente che il disegno di legge è stato approvato in seguito ad un iter procedimentale di ben quattro anni e, peraltro, ricorrendo al voto di fiducia con il quale il Governo ha subordinato la sua permanenza in carica all'approvazione di quello stesso testo<sup>[1]</sup>, venendo alla ribalta, ancora una volta, la necessità di colmare vulnus normativi che lasciano inevitabilmente spazio a riforme parziali d'urgenza<sup>[2]</sup> del sistema giuridico.

In relazione proprio all'insieme di leggi penali è emerso, negli ultimi cinque anni, quel metodo scientifico che è stato ragionevolmente definito da taluno “populismo penale”<sup>[3]</sup>, di cui l'omicidio stradale rappresenta una delle massime espressioni. Ragion per cui è utile osservare quanto la politica legislativa, al fine di accumulare consensi, sia stimolata a rincorrere le esigenze della pubblica opinione la quale, mossa, nella specie, dal sentimento di commiserazione verso le vittime della strada, ricerca giustizia reclamando al potere politico di sanzionare penalmente determinate condotte.

Non sempre, però, giuridicità formale e giustizia corrispondono. Di conseguenza, ciò che è politicamente rilevante – e diviene fonte primaria di diritto grazie al potere del Parlamento o Governo – diviene giuridicamente riprovevole<sup>[4]</sup>, soprattutto laddove venga sacrificata la razionalità sottesa al discorso giuridico<sup>[5]</sup> – che implica, alla fine, scelte relative al concetto di giustizia – e vengano sottomessi valori costituzionalmente garantiti<sup>[6]</sup>.

Perciò bisognerebbe innanzitutto porsi l'interrogativo di come si possa far fronte alle richieste popolari - ritenute d'immediata urgenza - che il più delle volte toccano temi e situazioni di non secondaria importanza, senza però sfociare in modifiche farraginose ed improvvisate dell'ordinamento<sup>[7]</sup> e, in ogni caso, tenendo ben presente che prima delle

istanze dei contestatori esistono principi costituzionali che sorreggono il nostro Stato, raggirati i quali viene meno il concetto medesimo di democraticità<sup>[8]</sup>.

La seguente dissertazione si propone di offrire una trattazione, di ordine sistematico, in grado di delineare efficacemente i profili di maggior riflessione concernenti la nuova disciplina introdotta più di tre anni fa, a fronte dei risvolti pratici prodotti sia dal punto di vista giuridico che di quello statistico (ancorché quest'ultimo verrà trattato in maniera concisa ed a mero titolo dimostrativo). Si precisa, inoltre, che si prenderanno in considerazione esclusivamente i profili che riguardano il reato previsto dall'art. 589 bis c.p. e non anche quelli dell'art. 590 bis c.p. ("Lesioni personali stradali gravi o gravissime"), introdotto, insieme con il primo, dalla medesima legge. Non mancheranno, beninteso, né implicitamente né esplicitamente, manifestazioni di pensiero in merito alla materia in esame, frutto di speculazioni derivanti da uno studio approfondito delle ragioni sostanziali che hanno indotto il legislatore a creare questa nuova fattispecie delittuosa.

È bene, inoltre, premettere che di seguito non si riporterà pedissequamente ogni minima modifica apportata dalla legge n. 41/2016, ma ci si soffermerà su di alcuni aspetti, considerati di peculiare importanza, della novella disciplina.

## 2. Analisi giuridica

Come prima veniva affermato, la notevole influenza che il sentimento popolare riesce ad infondere all'interno delle aule parlamentari spesso induce il legislatore a rispondere a richieste in maniera troppo avventata e mettendo da parte quei principi costituzionali<sup>[9]</sup> che, viceversa, dovrebbero costituire il criterio guida della sua opera creativa<sup>[10]</sup>.

Compito del legislatore è, difatti, quello di filtrare le richieste e di razionalizzarle di modo che non possa essere sollevata alcuna questione di legittimità con le norme di grado superiore, quali la Costituzione e l'ordinamento comunitario ed internazionale. Nel caso dell'omicidio stradale, sulla base di alcune considerazioni speculative, questo non è avvenuto. Ragione per la quale potrebbe ravvisarsi l'esistenza di alcuni profili di incostituzionalità della riforma, anche alla luce, oramai, dei suoi risultati concreti (a fronte del terzo anno di vigenza) che permettono di porre in essere una comparazione con ciò che il legislatore aveva intenzione di perseguire ab origine e ciò che è stato, invece, effettivamente raggiunto. Un confronto che permette di constatare l'avvenuta corrispondenza tra voluto ed ottenuto, o, come sosterebbe un noto fenomeno novecentesco del normativismo formalista<sup>[11]</sup>, dover essere ed essere.

Se, infatti, il voluto consisteva nella intenzione di imbrigliare il costante aumento delle morti stradali, la realtà al contrario spiega che dall'entrata in vigore della novella

disciplina, poco è cambiato.

In virtù di tali considerazioni, in questa sede si avverte l'onere di focalizzare l'attenzione su aspetti della riforma potenzialmente in contrasto con le norme costituzionali.

### **2.1. La possibile violazione dell'art. 25, comma 2, Cost.**

Un primo profilo di incostituzionalità potrebbe concernere proprio la modalità di formulazione della fattispecie delittuosa, entrando in conflitto con l'art. 25, comma 2, Cost. che enuncia il fondamentale principio di legalità e, segnatamente, quello di tassatività (o sufficiente determinatezza) della legge penale in virtù di sotto-principio del primo. Infatti, il principio di legalità sarebbe rispettato nella forma, ma eluso nella sostanza, se la legge che eleva a reato un dato fatto lo configurasse in termini così generici e sommari da non lasciar individuare con sufficiente precisione il comportamento penalmente sanzionato<sup>[12]</sup>.

Infatti, nella specie sorgono dubbi in ordine alla incompletezza della formulazione che descrive il rapporto tra la violazione della regola cautelare e l'evento causato<sup>[13]</sup>, lasciando spazio ad un'eccessiva discrezionalità nell'applicazione della legge e aprendo la strada all'abuso del potere giudiziario a scapito dei cittadini<sup>[14]</sup>.

La stessa Corte di Cassazione, in occasione di una recente pronuncia sulla responsabilità per omicidio conseguente a sinistro stradale<sup>[15]</sup>, ha rafforzato la probabilità di una violazione costituzionale dell'art. 25, comma 2, Cost., affermando ripetutamente nel testo della decisione che, in materia di incidenti da circolazione stradale ed anche nelle specifiche ipotesi in cui viene rimproverato un omicidio colposo, «l'accertata sussistenza di una condotta antiggiuridica di uno degli utenti della strada con violazione di specifiche norme di legge o di precetti di comune prudenza non può di per sé far nascere la presunzione dell'esistenza della causalità della colpa tra il suo comportamento e l'evento dannoso, che occorre sempre provare e che si deve escludere quando sia dimostrato che l'incidente si sarebbe ugualmente verificato senza quella condotta o è stato, comunque, determinato esclusivamente da una causa diversa ».

Prosegue, infine, rammentando che « il principio dell'affidamento, in tema di circolazione stradale, trova un temperamento, secondo il costante dictum di questa Corte di legittimità, nell'apposito principio secondo il quale l'utente della strada è responsabile anche del comportamento imprudente altrui purché questo rientri nel limite della prevedibilità »<sup>[16]</sup>.

Anche alla luce delle conclusioni del filone giurisprudenziale di legittimità, potrebbe,

dunque, sostenersi che l'art. 589 bis c.p., nella parte in cui prevede che “Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito [...]”, debba essere oggetto di rivisitazione da parte del legislatore. Il rischio che si corre è infatti che le vittime della strada o i loro congiunti possano vedersi negate le proprie pretese di giustizia laddove venga effettuata dal giudice una vera e propria diagnosi interpretativa che, automaticamente, darebbe ampio respiro a quella discrezionalità che il nostro sistema penale vuole limitare. A maggior ragione fattispecie concrete come quella in esame, che pongono in gioco beni protetti come la vita e l'integrità fisica – e dove gli stessi vengono esposti a maggior pericolo date le innumerevoli insidie riscontrabili durante la circolazione stradale –, abbisognerebbero di una definizione più chiara ed intellegibile dei criteri di accertamento e soprattutto di valutazione del nesso di causalità fra condotta ed evento.

Un altro profilo di possibile incostituzionalità con l'art. 25, comma 2, Cost. potrebbe ravvisarsi nel secondo comma dell'art. 589 bis c.p. ove viene enunciata una circostanza aggravatrice di pena a sfavore di coloro che si pongono alla guida “in stato di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope”. In particolare, si focalizzi l'attenzione all'ipotesi di uso di cannabis o marijuana. Partendo dal presupposto che la nozione di “assunzione” è ben diversa da quella di “alterazione” e che delle condotte punibili a titolo di omicidio stradale sono rilevanti esclusivamente quelle mantenute durante lo status della seconda, il giudice dovrà valutare attentamente la fattispecie concreta caso per caso. Questo, però, non sempre avviene. Con la riforma, infatti, il legislatore ha reso ancor più intrecciato il nodo problematico già esistente a proposito dell'art. 187 del Codice della Strada (“Guida in stato di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti”)<sup>[17]</sup> e relativo alla potenziale violazione del principio di tassatività o sufficiente determinatezza della legge penale.

Si ritiene che non siano senza dubbi le modalità di accertamento dello “stato di alterazione”, al punto che l'introduzione di una norma ad hoc sull'omicidio stradale (che include pene più severe) abbia reso maggiormente delicata la questione.

Orbene, si osserva che non sempre lo stato di alterazione viene verificato mediante l'ausilio di strumenti dotati di validità scientifica e tali da sviare qualsiasi pericolo di incertezza. Volendo esemplificare, si prenda il caso summenzionato concernente l'assunzione di cannabis: è un dato di fatto che le Forze dell'Ordine si servano talvolta di metodi inefficaci ed inappropriati per stabilire se, ed in che misura, il soggetto controllato versi in uno stato di alterazione. Basti pensare alle circostanze nelle quali vengono effettuati gli accertamenti: strade buie o durante l'orario notturno e con l'uso di torce elettriche puntate dritte negli occhi al fine di constatarne l'eventuale rossore. Risultano essere palesemente infondati questi criteri di analisi a maggior ragione se si tiene conto che non è detto che l'eventuale rossore degli occhi sia dovuto necessariamente

all'assunzione di stupefacenti, potendosi, invece, formare semplicemente per una causa alternativa ipotetica (come ad esempio per congiuntivite allergica od infettiva o, ancora, per esposizione a sostanze potenzialmente irritanti quali cloro, ammoniaca, polveri, fumi). E non si può nemmeno dare per scontato che un consumatore, sebbene faccia abituale uso di stupefacenti, possa risultare alterato, così come il consumatore sporadico, che abbia assunto una piccola dose di marijuana qualche giorno prima, non si ritrova obbligatoriamente nel suddetto status.

Essendo in discussione l'interesse pubblico alla sicurezza stradale, è naturale affermare che il tossicodipendente non può immaginare di mettersi alla guida come se non lo fosse, né si può, al contempo, prescindere da una definizione dispositiva che sia il più chiara possibile (per certi versi, sembra quasi che il legislatore abbia voluto punire, con il 589 bis c.p., più lo status di consumatore che quello di soggetto effettivamente pericoloso per la circolazione stradale).

In tanto l'alterazione psico-fisica può ritenersi esistente, in quanto il controllato venga sottoposto ad esami rigorosamente scientifici e, soprattutto, da personale medico qualificato. Gli agenti né sono medici né posseggono le specifiche competenze che, invece, potrebbero essere appagate da un ospedale che si trovi nelle più immediate vicinanze del luogo del controllo.

Ammesso e non concesso che si possa, per una sostanza stupefacente, far riferimento a valori del sangue, o di alitosi, o dell'urina, o della saliva, o del sudore, o di qualsiasi altro referente corporeo o umorale, non si capisce per quale ragione non venga identificata una soglia presuntiva fondata su tali valori. Questa differenza si risolve, fra l'altro, in un profilo di diseguaglianza<sup>[18]</sup>. Se tutti sono eguali di fronte alla legge, eguale deve essere il trattamento per chi commette reati e, dunque, chiunque deve essere messo in condizione di valutare preventivamente le specificità dei delitti e delle contravvenzioni, sicché potrà orientare la propria condotta in maniera consapevole e diligente (e a nulla beneficerebbe in tal caso la invocazione a propria scusa della ignoranza della legge penale ex art. 5 c.p.<sup>[19]</sup>). Mentre infatti, per l'alcool, per giuste ragioni di prevenzione, viene superata qualsiasi rilevanza ascrivibile alla capacità di sopportazione del singolo (per cui la persona che, con un tasso alcolemico pari o anche superiore a 0,5 mg/l, si mantenga sobria, viene comunque sanzionata a priori), nel caso degli stupefacenti chi non risulta, per proprie soglie personali di tolleranza, "in condizione di alterazione fisica o psichica" non andrà perseguito, a differenza di chi avrà assunto una eguale quantità e non è invece in grado di tollerarla. In altri termini, se vi è allineamento e omologazione di tutti gli individui sul dato normativo presuntivo in fatto di alcool, domina invece la soggettivizzazione della responsabilità penale in relazione alla capacità di sopportazione del singolo, in fatto di stupefacenti.

Allo stesso modo, allora, ci si potrebbe interrogare sul perché esclusivamente l'automobilista e il camionista leggermente ubriachi devono sostenere il test alcolico. In effetti, esistono altrettante situazioni, soprattutto nell'ambito di alcune professioni delicate, in cui è escluso ogni simile accertamento. V'è da chiedersi perché i magistrati, ad esempio, prima di emettere una sentenza non vengono sottoposti ad alcuna prova alcolemica. Condurre una macchina in stato di ebbrezza non è certamente un comportamento lodevole, ma non è ugualmente opportuno redigere una sentenza esaustivamente motivata se si versa in stato di alterazione psico-fisica. Lo stesso potrebbe dirsi nel caso dei piloti di aeroplano prima del decollo, o ancora dei chirurghi prima dell'esecuzione di interventi complicati sui malati.

Alla stregua di queste considerazioni, dunque, potrebbe sostenersi che per accreditare la circostanza aggravante dello stato di alterazione debba essere principalmente la norma penale a non dare origine ad alcun dubbio sulle sue modalità di accertamento, in ossequio al principio di sufficiente determinatezza, per ovviare ai numerosi abusi delle Forze dell'Ordine fondati sugli equivoci limiti di attuazione della disciplina.

## 2.2. Prospettive di contrasto con l'art. 3 Cost.

L'introduzione dell'art. 589 bis c.p. ha comportato un sostanziale ed eccessivo inasprimento delle pene che possono variare, a seconda dei casi, da un minimo di due fino ad un massimo di diciotto anni (come nel caso dell'omicidio stradale plurimo), senza contare le sanzioni amministrative accessorie quali la revoca o sospensione della patente di lunga durata. Va ricordato, a tal proposito, che nell'art. 589 c.p. l'omicidio colposo stradale era qualificato come mera aggravante; così facendo, il legislatore ha voluto strappare la precedente circostanza al giudizio di bilanciamento di cui all'art. 69 c.p. Infatti la riforma non consente più al giudice (art. 590 quater c.p.) alcuna attività discrezionale di giudicare le aggravanti equivalenti ad eventuali attenuanti, con la conseguenza che la pena base viene quantificata sulle aggravanti e solo in un successivo momento si applicano le eventuali attenuanti.

Altro cambiamento che denota ulteriormente l'intensificazione della severità della nuova disciplina risiede nella equiparazione degli incidenti causati dalla guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe a quelli derivanti da specifiche violazioni del Codice della Strada, riconducibili alla c.d. "guida pericolosa" (le cui fattispecie astratte sono indicate espressamente all'art. 589 bis c.p., comma 5, n.1, 2 e 3), come la circolazione contromano, il compimento di inversione di marcia pericolosa e di sorpassi azzardati.

In considerazione di queste premesse, si potrebbe muovere un rimprovero al legislatore per aver violato i principi fondamentali di eguaglianza sostanziale enunciato dall'art. 3

della Costituzione e di ragionevolezza<sup>[20]</sup>, quale logico corollario del primo. Va aggiunto che la violazione riguarda, in modo generale, la ragionevolezza intrinseca in relazione alla proporzionalità tra illeciti e sanzioni penali, anche con riferimento a fattispecie simili o uguali<sup>[21]</sup>.

Al fine di esemplificare la problematica, si prenda il caso di un automobilista che, passando col rosso a velocità elevata e portando con sé un notevole sentimento di disprezzo verso le norme stradali, investa un pedone e ne cagioni il decesso, facendo così scattare l'aggravante di cui all'art. 589 bis comma 5, n. 2, c.p. In questo caso nulla quaestio, tuttavia tale conseguenza non cambia benché mutino le circostanze concrete. Si pensi ad un conducente il quale, a causa di semplice disattenzione o imprudenza (derivante, ad esempio, dall'utilizzo del cellulare che, tra le altre cose, pur essendo una delle cause più frequenti dei sinistri stradali, non si comprende perché non venga annoverata nella cerchia delle circostanze aggravatrici di pena), non si accorga dello scattare del semaforo rosso e che, passando a velocità moderata per l'incrocio, investa un ciclista il quale, già impegnatosi a percorrerlo, a causa dell'urto batta la testa sul marciapiede perdendo così la vita. In apparenza la colpa parrebbe configurarsi di lieve entità ma, essendo stata attivata l'aggravante dell'attraversamento dell'intersezione col semaforo disposto al rosso, in sostanza rimane tutto invariato e la pena resta da cinque a dieci anni. Tutto ciò perché la colpa non è suscettibile di essere ponderata con gli esiti concreti. Ecco che, quindi, potrebbero ravvisarsi i primi sintomi di contrasto col principio di eguaglianza sostanziale – che impone al legislatore ed al giudice di trattare situazioni differenti in maniera differente e, naturalmente, situazioni uguali (o simili) in modo uguale (o simile) – e di quello di proporzione e di ragionevolezza.

Si passi ora alla diversa ipotesi di omicidio colposo ex. art. 589 c.p. e si pensi al caso di un soggetto che, al fine di effettuare manovre di riparazione alla parabola, salga sul tetto della propria abitazione e, a causa di imprudenza, faccia precipitare un mattone in capo ad un passante provocandone la morte; in questo caso, verrà in rilievo una pena che va da sei mesi a cinque anni (comma 1). Per ciò che riguarda il grado della colpa dovuta a scarsa diligenza, la fattispecie in esame in nulla sembrerebbe differire dall'ultima precedentemente analizzata, ma ciò, secondo il Codice penale, non è così. Infatti, esclusivamente nell'ultimo caso il giudice avrà la facoltà di commisurare la pena alla situazione concreta, mentre negli altri dovrà partire a priori dalla ipotesi aggravata, senza alcuna valutazione in merito al tasso di colpa.

Il discorso in esame vale analogamente allorquando l'imprudenza sia atta a causare un decesso sia nelle immediate vicinanze di un semaforo sia dopo aver urtato contro un conducente di una motovettura in movimento; con la notevole differenza che solo nel secondo caso si applicherà una pena meno severa (reclusione da due a sette anni) per la mancata attivazione dell'aggravante di cui al comma 5, n. 2.



Si esamini ora l'ipotesi più grave introdotta dallo stesso art. 589 bis c.p., comma 8, e cioè l'omicidio stradale c.d. «plurimo», che si configura nel caso in cui «il conducente (“di un veicolo a motore”) cagioni la morte di più persone». In tal caso la pena prevista va da otto a dodici anni, aumentata fino al triplo e fermo restante il limite massimo di diciotto anni di reclusione. Si pensi altresì al caso di un automobilista che investa due motociclisti che stanno attraversando un incrocio, con diritto di precedenza rispetto al primo, e ne causi la morte facendo scattare l'ultimo aggravante citato; si aggiunga, inoltre, l'ipotetica situazione nella quale lo stesso delitto venga commesso non già da conducenti di autoveicoli o motoveicoli bensì da un ciclista il quale, pilotando un mezzo sprovvisto di motore (la cui presenza costituisce un requisito integrante la fattispecie dell'ultimo comma), sarà incriminato del reato previsto al primo comma, con una pena da due a sette anni. E se a causare l'omicidio stradale plurimo fosse invece il passeggero che scendendo dal veicolo non si accorga del passaggio di due ciclisti? Certamente fuori discussione sarebbe la correlazione con la circolazione stradale ma, astrattamente, l'omicidio aggravato dall'ultimo comma della norma non potrebbe attivarsi in quanto colui che ha causato i decessi difetta della qualifica di “conducente” espressamente richiesto.

Ed ancora, se proprio i due ciclisti cadessero sul terreno sbattendo fatalmente il cranio a causa del mattone che il padrone di casa, prima menzionato, ha fatto sbadatamente precipitare dinanzi alla ruota di una delle due biciclette? Non trattandosi di circolazione stradale verrà applicata la pena da sei mesi a cinque anni prevista dall'art. 589 c.p.

A fronte della comparazione delle fattispecie astratte di cui agli artt. 589 e 589 bis c.p. e della formulazione di casi concreti di immediata percepibilità, potrebbe affermarsi che l'esigenza di inasprire le sanzioni penali avrebbe potuto trovare, da parte del legislatore, il limite della preesistenza di una disciplina già idonea, di per sé, a punire (anche severamente) il delitto di omicidio stradale. Oppure, meglio avrebbe potuto formulare il dispositivo sanzionatorio ponendo in essere un bilanciamento di interessi e non lasciandosi impietosire da richieste di matrice cittadina giacché, per quanto possa il sentimento popolare risultare vigoroso e stringente, è assolutamente ingiustificato sacrificare la razionalità specialmente di norme penali che incidono in maniera considerevole sulla libertà personale dei consociati.

Come si può evincere da tutte le speculazioni ed esemplificazioni poste in luce, potrebbe, quindi, nutrirsi più di un dubbio di legittimità costituzionale in base ai parametri dei principi di eguaglianza sostanziale, ragionevolezza e proporzionalità tra illeciti e sanzioni.

### 3. Analisi statistica

Se nel paragrafo relativo all'analisi giuridica sono stati argomentati tutti i possibili profili di incostituzionalità che rendono la riforma di difficile armonia con il quadro costituzionale, in questa sede si focalizzerà l'attenzione sui dati fattuali della realtà empirica, riportando, di seguito, in maniera breve e concisa, le statistiche registrate di anno in anno dall'Istituto Nazionale di Statistica (ISTAT). Infatti, come veniva precisato all'inizio di questa trattazione, l'intenzione del legislatore nell'introdurre la nuova fattispecie dell'omicidio stradale con una norma ad hoc era quella di far fronte alle numerose richieste di provenienza popolare ponendo delle briglie al costante aumento delle morti stradali.

A ben vedere, però, sin da prima della riforma è in atto un pur lento e graduale declino dei decessi stradali. Già a partire dal 1990 si sono registrate delle nette diminuzioni dei dati degli omicidi stradali ed una costante riduzione degli stessi dal 2001. Contro le 7.096 vittime del 2001 si è rilevato un notevole decremento fino a scendere ai 4.114 lenzuoli bianchi nel 2010, 3.428 nel 2015 e 3.283 nel 2016, anno in cui è stato approvato in via definitiva dal Senato il disegno di legge sull'omicidio stradale. Queste cifre stanno a dimostrare che la supposta necessità di sopprimere l'emergenza di aumento delle morti stradali non si fonda, in realtà, su di alcun nesso tra i dati fattuali ed il contenuto della legge.

Se i numeri sono progressivamente scesi nel tempo non si comprende come sia plausibile parlare di "necessità" od "urgenza" di porre termine alla mancanza di un'adeguata copertura legislativa, che consenta ai congiunti delle vittime della strada di trovare giustizia. La presunzione, da parte del legislatore, di una limitata e restrittiva afflittività delle sanzioni penali presenti nel tempo precedente la riforma, lo ha indotto a rendere ancora più gravosi i trattamenti castigatori susseguenti alla condotta penalmente rilevante; forse dimenticando, tuttavia, che una copertura codicistica di elevata austerità già esisteva in virtù della previsione dell'omicidio colposo aggravato dalla violazione delle norme sulla circolazione stradale (in taluni casi, addirittura, a causa della gravissima condotta al soggetto agente era possibile contestare il dolo eventuale<sup>[22]</sup> che poteva condannarlo fino a ventuno anni di carcere).

#### 4. Conclusioni

L'eccessivo deficit di tecnicismo giuridico e l'onda di sentimentalismo populista, scatenata specialmente dalle associazioni<sup>[23]</sup> e che ha travolto la classe politica dirigente, non possono non lasciare campo ad una legislazione che crea fratture di non secondaria rilevanza all'interno dell'ordinamento giuridico (come già evidenziato, in particolar modo con i dettami della Costituzione). È importante notare come nell'odierna realtà il flusso mediatico di informazioni riesca ad incidere in modo cospicuo sui dibattiti delle aule

parlamentari; è assolutamente inevitabile, però, tener conto che, da una angolazione di organicità, in tanto un sistema di leggi può dirsi coerente e completo in quanto rispetti i criteri guida che stanno a monte dell'attività di creazione delle leggi. Il problema si presenta, piuttosto, quando quel flusso mediatico trova corrispondenza con i "gusti" della gestione politica di un determinato periodo storico la quale, spinta dall'obbiettivo di accumulare consensi, vede nelle richieste popolari diffuse la chiave per portare avanti e concretizzare le proprie disseminazioni idealistiche.

Senza alcuna ombra di dubbio la novella disciplina sull'omicidio stradale ha avuto un forte impatto di rassicurazione nei confronti dell'opinione pubblica, sacrificando, nondimeno, il raziocinio con cui astrattamente dovrebbe formarsi un testo legislativo. Il diritto penale assolve anzitutto una funzione preventiva (nella duplice articolazione di prevenzione generale e speciale) e solo in secondo luogo una funzione repressiva. L'elevato inasprimento sanzionatorio, che in più di un'occasione si è rivelato essere inidoneo ad impedire il verificarsi di reati derivanti dalla circolazione stradale (soprattutto nei casi di sinistri causati da conducenti sotto effetto di droghe od alcool), cozza col fondamentale principio di proporzionalità<sup>[24]</sup>, tipico di uno Stato di diritto<sup>[25]</sup>, e si dimostra insoddisfacente per rafforzare l'efficacia deterrente delle norme penali. La comune esperienza parla chiaro ed ammonisce tutte le soluzioni, come quella dell'omicidio stradale, che sono state sempre smascherate della loro univoca finalità di mettere in evidenza, in modo crudo ed emblematico, il disvalore penale dei fatti descritti dalla fattispecie delittuosa.

Tuttavia, nessuno può trascurare il senso di angoscia che affligge le famiglie a causa della morte improvvisa di un congiunto dovuta a un sinistro stradale. Ed è naturale che il soggetto accusato debba risponderne davanti all'autorità giudiziaria. Ma questo deve avvenire all'insegna del principio cardine della proporzionalità tra condotte illecite e relative sanzioni penali, tenendo conto, cioè, sia del grado di intenzionalità dell'agente (e, dunque, di colpevolezza) sia delle circostanze aggravanti ed attenuanti di volta in volta presenti. Infatti, la nuova legge non comporta conseguenze giuridiche esclusivamente a carico dei cosiddetti "pirati della strada" ma anche dell'utente della strada "medio" che incorre giornalmente in infrazioni diffuse (ci si riferisce in particolar modo alle fattispecie previste dal comma 5 dell'art. 589 bis c.p. concernenti la c.d. "guida pericolosa" che, come già si è detto nel paragrafo sull'analisi giuridica, andrebbe valutata caso per caso in relazione alle singole violazioni stradali dovute alla colpa dell'agente e senza percorrere le strade aberranti delle presunzioni di circostanza).

A tal proposito non si comprende come un guidatore abituale che ha sempre mantenuto una condotta stradale diligente, senza mai incorrere persino in alcuna multa od essere coinvolto in un incidente, debba ricevere lo stigma dell'art. 589 bis c.p. solo perché per una volta nella sua vita, ad esempio, ha attraversato a bassa velocità l'incrocio col

semaforo rosso in ragione di una semplice distrazione.

Non a caso la giurisprudenza aveva già, prima della riforma, elaborato una serie di verdetti sanzionatori che vanno dalla minima condanna dell'omicidio colposo a quella dell'omicidio volontario. E se quest'ultimo di per sé infligge una pena non inferiore a ventuno anni di reclusione è quasi inammissibile prendere atto che la novella norma ad hoc sull'omicidio colposo stradale possa arrivare a comminare una sanzione di massimo diciotto anni (nel caso di omicidio stradale plurimo di cui si è discusso), ulteriormente aumentabili qualora il conducente si dia alla fuga in seguito al sinistro (ex. art. 589 ter c.p.).

Pertanto in questa sede si sostiene che il legislatore avrebbe potuto intervenire inasprendo unicamente le sanzioni di natura accessoria, come di fatto è anche avvenuto<sup>[26]</sup>, quali la revoca e la sospensione della patente di lunga durata e rinforzando la disciplina in esame non solo dal punto di vista della deterrenza ma anche, e soprattutto, della prevenzione. Se si guarda da un'angolazione generale, si nota che la riforma non è la sola ad essere stata frutto di forti spinte emotive dal basso ma essa fa parte di un complesso di nuove leggi (solo per citarne una: la tratta di persone) che hanno allargato il minimo ed il massimo dello spazio edittale entro cui può muoversi il giudice nella sua valutazione. Questo, beninteso, sta a significare che è caratteristica dell'ultimo quinquennio l'irrefrenabile sviluppo di quel fenomeno che nell'introduzione di questa disamina veniva definito come "populismo penale" e che, a ben guardare, sembra manifestare tutti i connotati di una forma di democrazia ove al bene dello Stato vengono anteposte le aspirazioni, anche inammissibili, delle masse.

È ragionevole, quindi, presumere, ed auspicare, che la Corte Costituzionale mediante gli strumenti di cui dispone possa intervenire sui nodi problematici delineati; ma è ancor più da auspicare che il legislatore tenga conto, de jure condendo, sia dei parametri costituzionali sia dei dati fattuali della realtà, per la creazione di una disciplina quanto più omogenea possibile della responsabilità colposa.

### Note e riferimenti bibliografici

<sup>[1]</sup> Cfr. C.F. FERRAJOLI, L'abuso della questione di fiducia, cit., 612, che fa anche riferimento ad alcuni casi concreti. L'apposizione della questione di fiducia ha perso «il suo carattere fiduciario» e rappresenta ormai uno «strumento di controllo dei lavori parlamentari», con la conseguenza che «l'oggetto della questione non è più l'indirizzo politico perseguito dall'esecutivo, ma semplicemente la rapida e integrale approvazione di un singolo provvedimento».

[2] Cfr. R. PERNA, *Tempi della decisione ed abuso della decretazione d'urgenza*, in *Quaderni Costituzionali*, n. 1/2010, pp. 59 ss., spec. pp. 63 ss., dove, nel rilevare che l'abuso della decretazione d'urgenza (e della questione di fiducia) sia più il "sintomo" che la causa dell'attuale "malessere istituzionale", si nota come "la rilevanza del profilo temporale della decisione sia ancor maggiore nell'attuale fase storica caratterizzata da una forte accelerazione dei processi economici e sociali, che rende di per sé problematica la sincronizzazione fra tempi della società e tempi della risposta legislativa, i quali – anzi – a causa della crescente complessità istituzionale di un sistema decisionale multilivello tendono ad allungarsi".

[3] S. ANASTASIA, M. ANSELMi, D. FALCINELLI, *Populismo penale. Una prospettiva italiana*, CEDAM, 2015.

[4] Il populismo penale – spiega Anselmi – consiste nell'uso distorto di informazioni, in comportamenti collettivi e rappresentazioni sociali che contribuiscono all'alterazione di contenuti relativi alla giustizia con una finalità politica. Caratteristiche: ipermediatizzazione, comunicazione basata su emozione e paura, tendenza a semplificare fenomeni complessi.

[5] R. ALEXY, *Teoria dell'argomentazione giuridica*, Giuffrè, Milano, 1998, p. 169, indica diversi tipi di discorso giuridico nei quali si argomenta giuridicamente: «le discussioni dottrinali (della dogmatica), le deliberazioni giudiziali, le controversie davanti ai giudici (all'autorità giudiziaria, ai tribunali), le discussioni di questioni giuridiche nell'ambito di organi legislativi, commissioni e comitati [...]»

[6] Osserva enfaticamente L. FERRAJOLI, (*"La democrazia attraverso i diritti"*, 2013) che «Il nesso biunivoco oggi pressoché generalizzato tra stato di diritto in senso forte e costituzionalismo giuridico risiede nel fatto che le costituzioni rigide hanno positivizzato quei principi politici in norme giuridiche di rango costituzionale, affidandone l'effettività non già semplicemente al loro spontaneo rispetto da parte di giudici e legislatori, ma anche al controllo giurisdizionale di costituzionalità sulle loro violazioni. [...] Il costituzionalismo giuridico ha così soppresso l'ultima forma di governo degli uomini che nel vecchio paradigma legislativo si manifestava nell'onnipotenza del legislatore».

[7] Daniela Falcinelli si sofferma sui contraccolpi emotivi al sistema giustizia, affermando che se l'opinione pubblica chiede risposte forti, il legislatore ha bisogno di darle, o quantomeno di dare un'impressione di inflessibilità. Da qui l'esigenza della 'tolleranza zero' e delle 'pene esemplari'; l'aspetto punitivo privilegiato rispetto a quello rieducativo e risposte legislative come l'omicidio stradale o l'introduzione del reato di tortura. Il risultato non può che essere la scomparsa del garantismo, atteggiamento condannista,

difficoltà a comprendere appieno le problematiche del diritto di difesa e polemiche che scoppiano a ogni piè sospinto su casi giudiziari mediatici, con un accanimento dell'opinione pubblica che rischia di influenzare pericolosamente i giudici.

[8] F. LANCHESTER, *La Costituzione tra elasticità e rottura*, Giuffrè, 2011. Il costituzionalista Lanchester sostiene che l'elasticità (generalmente definita come la capacità di un corpo di subire modificazioni mantenendo la sua struttura portante e di riassumere la sua forma originale quando la pressione cessa) allorché tesa i suoi limiti massimi può produrre un "punto di snervamento" e successivamente uno di rottura. Lo "snervamento" avviene nel momento in cui l'oggetto subisce una pressione tale da deformarsi plasticamente, passando così da un comportamento elastico, quindi reversibile, ad uno irreversibile. Dunque "elasticità" corrisponde a reversibilità ed al comportamento plastico corrisponde, invece, l'irreversibilità. Quando, però, la modificazione che l'oggetto in questione ha subito è radicale al punto da far distaccare l'oggetto dalla sua struttura base (dai suoi principi fondamentali, quando l'oggetto di discussione è la Costituzione) allora si giunge al "punto di rottura".

[9] Sostiene infatti L. FERRAJOLI ("Costituzionalismo principialista e costituzionalismo garantista", in *Giurisprudenza costituzionale*, 2010) che «proprio perché i diritti fondamentali sono universali (omnium), essi consistono in norme, interpretabili pur sempre come regole, cui corrispondono doveri assoluti (erga omnes) parimenti consistenti in regole». Il riconoscimento o meno del carattere peculiare dei principi costituzionali costituisce il discrimen fondamentale tra concezioni dei diritti basate sul bilanciamento (su cui cfr. infra II.3) o sull'interpretazione costituzionale, cfr. R. ALEXY, *Constitutional Rights, Balancing and Rationality*, in *Ratio Juris*, 2003, 16, 132.

[10] Corte cost. sent. n. 1/1956: "«la nota distinzione fra norme precettive e norme programmatiche può essere bensì determinante per decidere della abrogazione o meno di una legge, ma non è decisiva nei giudizi di legittimità costituzionale, potendo la illegittimità costituzionale di una legge derivare, in determinati casi, anche dalla sua non conciliabilità con norme che si dicono programmatiche»".

[11] H. Kelsen, *Teoria generale del diritto e dello Stato*, Milano 1954.

[12] In argomento, BRICOLA, *Legalità e crisi*, cit., 209 ss.; PALAZZO, *Il principio di determinatezza*, cit., passim; ID., *Legalità e determinatezza della legge penale: significato linguistico, interpretazione e credibilità della regola iuris*, in *Aa.Vv.*, *Diritto penale e giurisprudenza costituzionale*, cit., 49 ss.; LICCI, *Ragionevolezza e significatività come parametri di determinatezza della norma penale*, Milano, 1989; P. SIRACUSANO, *Principio di precisione e definizioni legislative di parte speciale*, in *Studi Marinucci*, cit.,

739 ss.

È frequente in dottrina l'impiego dei termini «tassatività» o «sufficiente determinatezza» come concetti equivalenti. A rigore, è operabile una distinzione concettuale, nel senso di riferire la «determinatezza» alla tecnica legislativa di formulazione della fattispecie incriminatrice, e la «tassatività» al divieto per il giudice di applicare la norma penale a casi da essa non espressamente previsti. Cfr. PALAZZO, Il principio di determinatezza, cit., 3 ss; nella giurisprudenza costituzionale, v. sent. n. 247/89, in Riv.it.dir.proc.pen., 1989, 1194, con nota di PALAZZO, Elementi quantitativi indeterminati e loro ruolo nella struttura della fattispecie (a proposito della frode fiscale).

Parte della dottrina (MARINUCCI-DOLCINI, Corso di diritto penale, cit., 57 ss.) preferisce prospettare, in proposito, una triplice distinzione tra «principio di precisione», «principio di determinatezza» e «principio di tassatività»: il primo comporterebbe l'obbligo per il legislatore di descrivere con la massima precisione possibile il fatto di reato e le conseguenze sanzionatorie; il secondo obbligherebbe, altresì, il legislatore a prevedere come reati soltanto fatti suscettibili di essere provati nel processo secondo i criteri di scienza ed esperienza disponibili nel momento storico considerato (così C. cost. 8 giugno 1981, n. 96, in Cass. pen., 1981, p. 1924, che ha dichiarato l'illegittimità costituzionale del delitto di plagio, di cui all'art. 603 c.p.); il terzo vieterebbe l'interpretazione ed applicazione analogica delle norme penali.

[13] La Corte Costituzionale, a proposito dell'art. 25 comma 2 Cost., ha affermato che «la costituzione intende particolarmente garantire i soggetti attraverso la previa lex scripta. I principi di tassatività e di irretroattività delle norme penali incriminatrici... evidenziano che il legislatore costituzionale intende garantire i cittadini, attraverso la “possibilità” di conoscenza delle stesse norme, la sicurezza giuridica delle consentite, libere scelte d'azione» (C. Cost., 24 marzo 1988, n. 364, in Giur. cost., 1988, I, p. 1504).

[14] Sul punto la posizione di Ferrajoli esprime preoccupazione rispetto all'attivismo giudiziario e ad i suoi effetti sul principio di separazione dei poteri. Egli osserva che «la legittimità della giurisdizione si fonda infatti [...] sul carattere quanto più possibile cognitivo della sussunzione e dell'applicazione della legge, dipendente a sua volta, ben più che dalla sua formulazione come regola, dal grado di tassatività e di determinatezza del linguaggio legale; mentre l'indeterminatezza normativa e la conseguente discrezionalità giudiziaria sono sempre un fattore di delegittimazione dell'attività del giudice» (L. FERRAJOLI, “Costituzionalismo principialista e costituzionalismo garantista”, in Giurisprudenza costituzionale, 2010).

[15] V. Cass. Pen., sez. IV, 30 ottobre 2017 n. 50024.

[16] Nella specie, andava concluso che il gravissimo incidente era stato provocato esclusivamente dalla pericolosissima condotta di guida della persona offesa, posto che lo stesso si sarebbe verificato anche se l'imputato avesse strettamente circolato sul margine destro della carreggiata. Infatti, la Corte afferma: "Ebbene, casi come quello che ci occupano, esulano dal limite della prevedibilità".

Del resto – ha precisato altresì la Corte - gli articoli 142 ("Limiti di velocità") e 143 ("Posizione dei veicoli sulla carreggiata") del Codice stradale costituiscono norme di carattere cautelare con la finalità di garantire un'andatura corretta e regolare nell'ambito della propria corsia di marcia per la tutela del veicolo procedente e degli altri che la percorrono e "non sono sicuramente intesi ad evitare il rischio determinato dall'improvvisa occupazione della corsia da parte di un veicolo proveniente dal senso opposto, in spregio di limiti di velocità, divieto di sorpasso e di corretta tenuta dei fari".

Peraltro, la Cassazione rinforza questo ragionamento facendo un richiamo alla sua giurisprudenza degli ultimi dieci anni (per esempio, si veda la sentenza 24898/2007), secondo la quale la causalità va esclusa quando viene dimostrato che l'incidente si sarebbe verificato anche se la violazione in questione non fosse stata commessa.

[17] Con ordinanza in data 13 marzo 2003 (G.U. 3.9.2003, prima serie speciale, n. 35), il giudice di pace di Bobbio ha sollevato una questione di legittimità costituzionale in tema di guida sotto l'effetto di stupefacenti, che, a prima vista, pare già ampiamente dibattuta e superata, ma che, invece, presenta un profilo sottile, da non sottovalutare.

In estrema sintesi, il giudice ha lamentato la mancata previsione normativa di limiti di quantità delle sostanze, idonei a determinare, in via presuntiva, lo stato di alterazione, come invece stabilito per la guida in stato di ebbrezza da alcool. Da ciò ha tratto un rilievo di insufficiente determinazione della fattispecie penale.

Il remittente è partito dalla considerazione che il reato previsto dall'art. 187 del codice della strada è un reato di pericolo concreto, legato alla possibilità che un conducente versi in uno stato psico-fisico "non ottimale". Ciò, al pari di quanto avviene per l'ipotesi regolata dall'art. 186 del codice della strada, ove, però, a differenza dell'ipotesi ex art. 187 del codice della strada, la norma si premura di indicare una soglia costitutiva dell'illiceità, quella del tasso alcolemico superiore a 0,5 mg/l (una vera e propria presunzione iuris et de iure). Il giudice, quindi, si è posto il problema della sufficiente determinatezza della fattispecie penale, chiedendosi, espressamente, "chi decide che il soggetto si trova in stato di alterazione psico-fisica? Quando si trova in stato di alterazione psico-fisica tale da determinare il pericolo di incidenti stradali?" Anzitutto, si è risposto,



non si può, in questo caso, richiamare quell'orientamento giurisprudenziale secondo il quale, anche in assenza di rilievi effettuati con l'etilometro, la responsabilità può essere fondata su fattori di comune esperienza quali la lentezza nei movimenti e nella parola o l'alitosi, perché questi sono indici idonei a far ritenere che sia stato superato il limite fissato dalla legge per il tasso alcolemico, il quale, quindi, resta sempre il dato in cui si sostanzia l'elemento oggettivo del reato. Perché eguale, corrispondente caratterizzazione dell'elemento oggettivo del reato, al contrario, manca nell'ipotesi di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Il giudice di Bobbio ha anche operato un richiamo alla previsione normativa introdotta dal d.lgs. n. 9/2002, laddove si è modificato il secondo comma dell'art. 187 del codice della strada, stabilendo che gli accertamenti sanitari sui conducenti sospettati di trovarsi sotto l'influsso di stupefacenti (a cui gli organi di polizia devono ricorrere accompagnando gli interessati presso i presidi sanitari per prelievi) “sono effettuati con strumenti e modalità stabiliti dal regolamento, ai fini della determinazione delle quantità indicate in conformità delle previsioni dello stesso regolamento”. Facendo presente che tale regolamento non era ancora stato emanato, egli ha poi concluso adducendo anche la violazione del principio della riserva di legge in materia penale e quindi del principio di tassatività della norma penale, nonché la violazione del principio della responsabilità personale penale, in quanto il soggetto deve conoscere i limiti della condotta illecita e quindi i termini di una propria eventuale colpa (che, invece, non è dato conoscere con sicurezza in mancanza della statuizione di un parametro minimo di conclamata alterazione da assunzione di stupefacenti).

Per un'analisi più approfondita si consiglia la lettura dell'intero articolo al link che segue: [https://URL/#cookie\\_ok](https://URL/#cookie_ok)

[18] Secondo il fondamentale principio di uguaglianza la legge deve regolare in maniera uguale situazioni uguali ed in maniera diversa situazioni diverse, con la conseguenza che la disparità di trattamento trova giustificazione nella diversità delle situazioni disciplinate. “Il principio di uguaglianza è violato anche quando la legge, senza un ragionevole motivo, faccia un trattamento diverso ai cittadini che si trovino in eguali situazioni” (sent. n. 15/1960 della Corte costituzionale), “poiché l'art. 3 Cost. vieta disparità di trattamento di situazioni simili e discriminazioni irragionevoli” (sent. n. 96 del 1980). Quindi “si ha violazione dell'art. 3 della Costituzione quando situazioni sostanzialmente identiche siano disciplinate in modo ingiustificatamente diverso, mentre non si manifesta tale contrasto quando alla diversità di disciplina corrispondono situazioni non sostanzialmente identiche” (sent. n. 340 del 2004).

[19] Corte cost. sentenza <https://URL>: “In secondo luogo sussisterebbe contrasto con l'art.

25, secondo comma, Cost., il quale, col divieto di retroattività e l'esigenza di tassatività della norma penale, tende a garantire la possibilità di conoscere la legge penale, possibilità che dovrebbe escludersi quando l'ignoranza discenda da una causa qualificata, oggettiva e scusabile, quale sarebbe la difficoltà d'interpretazione della legge stessa.”

[20] Il principio di ragionevolezza viene così sintetizzato: « è giurisprudenza costante della Corte che la configurazione delle fattispecie criminose e le valutazioni sulla congruenza fra i reati e le pene appartengono alla politica legislativa; salvo però il sindacato giurisdizionale sugli arbitri del legislatore, cioè sulle sperequazioni che assumano una tale gravità da risultare radicalmente ingiustificate » (V. C. Cost. 7 aprile 2016, n. 74, cit.). Il principio di ragionevolezza — costruito quale derivazione dell'art. 3 Cost. e che può essere definito “l'eccesso di potere” del Legislatore — venne formulato per la prima volta da C. Cost., 24 maggio 1979, n. 26, in Giur. cost.. 1979, I, p. 288, in relazione ad una questione di legittimità costituzionale avente ad oggetto l'art. 186 c.p.m.p.

[21] La sentenza n. 467/1991 della Corte costituzionale ha enunciato un “paradigma logico proprio dei giudizi di ragionevolezza: innanzitutto, bisogna individuare quali siano gli interessi di rilievo costituzionale che il legislatore ha ritenuto di far prevalere nella sua discrezionale ponderazione degli interessi attinenti ai due casi trattati differentemente e, quindi, occorre raffrontare il particolare bilanciamento operato dal legislatore nell'ipotesi denunciata con la gerarchia dei valori coinvolti nella scelta legislativa quale risulta stabilita nelle norme costituzionali”. Nella giurisprudenza più recente, talvolta la ragionevolezza è declinata nella formula della “ragionevolezza e proporzionalità” ovvero del “ragionevole e proporzionato bilanciamento”. Queste formulazioni oggi più usuali trovano i loro antecedenti in sentenze remote della medesima corte. La sentenza n. 1130 del 1988 definisce il giudizio di ragionevolezza come giudizio di proporzionalità, distinguendolo espressamente dal giudizio di merito; la sentenza n. 220 del 1995 chiarisce che il principio di proporzionalità “rappresenta una diretta espressione del generale canone di ragionevolezza”.

[22] È molto sottile il confine tra la colpa cosciente e il dolo eventuale, proprio perché la componente dell'accettazione del rischio che si verifichi un determinato evento è caratteristica comune ad entrambi i casi, la cosa che li differenzia è l'elemento volitivo.

La definizione di colpa cosciente è stata elaborata anche dalla giurisprudenza, ossia, si ha colpa cosciente quando l'agente ha escluso la possibilità della verifica dell'evento come pura ipotesi astratta, ossia ha posto in essere la propria condotta con la speranza che l'evento non si sarebbe comunque verificato (Tribunale di Cremona 14 Ottobre 1999, Lucini ; Corte di Cassazione , Sez. I,, 1 agosto 2012 , n.31449 , Spaccarotella).

Con riferimento agli incidenti stradali cfr. Cass., 1 febbraio 2011, n. 10411, in Foro it., 2011, II, 533 con nota di richiami; G.u.p. Trib. Roma, 26 novembre 2008, ivi, 2009, II, 414 con nota di FIANDACA, Sfrecciare col “rosso” e provocare un incidente mortale: omicidio con dolo eventuale? (caso però derubricato come omicidio colposo nei successivi gradi di giudizio: cfr. DI FRESCO, Incidente mortale causato da una condotta di guida sconsideratamente spericolata: omicidio colposo aggravato dalla previsione dell’evento?, ivi, 2010, II, 314); G.i.p. Trib. Milano, 21 aprile 2004, in Corriere di merito, 2005, 70 con nota di VIGANO’, Fuga «spericolata» in autostrada e incidente con esito letale: un’ipotesi di dolo eventuale?

La Cassazione riunita, nella sentenza 24 aprile 2014, n. 38343 è intervenuta con una motivazione che, soffermandosi ampiamente sulla problematica del dolo eventuale considerata anche nel quadro dell’elaborazione dottrinale e giurisprudenziale più recente, vale qui la pena richiamare nei punti essenziali.

In sintesi, il giudice di legittimità, nel rimarcare la genericità dell’abusata teoria dell’accettazione del rischio – spesso utilizzata nella prassi applicativa in forma retorica – si preoccupa innanzitutto di evidenziare che dolo eventuale e colpa cosciente (lunghi dall’essere due figure poste in linea di continuità con una diversa graduazione di un medesimo atteggiamento psichico) sono forme di colpevolezza antitetichhe come lo sono più in generale il dolo e la colpa. Sulla base di questa premessa, l’accento viene posto sull’esigenza che il dolo eventuale rifletta un atteggiamento psichico come necessario presupposto che l’agente abbia la «chiara e lucida rappresentazione» di «un apprezzabile livello di probabilità» di verificazione dell’evento. Nella colpa cosciente, per contro, si richiede – secondo le sezioni unite – una previsione dell’evento meno chiara, più incerta e più sfumata rispetto a quella presupposta dal dolo eventuale. Comunque, rimane cruciale ad avviso della Corte il momento dell’accertamento, da compiere sulla base di adeguati indicatori fattuali.

Considerato nell’insieme, questo recente intervento delle sezioni unite mostra una accresciuta consapevolezza della problematicità del dolo eventuale sul duplice versante del diritto sostanziale e della prova processuale.

Ma, considerata sotto un aspetto strettamente tecnico, questa inedita giurisprudenza finisce col riproporre – in forma aggravata – due grossi nodi ben noti relativi, rispettivamente: da un lato, alla plausibilità e consistenza dei criteri distintivi fino ad oggi utilizzabili per distinguere tra dolo eventuale e colpa con previsione; e, dall’altro, alle tecniche probatorie corrispondentemente impiegabili in sede processuale. Insomma, sembra ricevere ulteriore conferma il risalente dubbio che le diverse teorie sul dolo eventuale poggino su concetti e formule linguistiche incapaci di cogliere differenze reali

negli atteggiamenti psicologici e, nel contempo, poco suscettibili di essere provati in modo differenziato (rispetto alla colpa) in sede di verifica processuale. Così stando le cose, ci sono ragioni sufficienti per fare di una categoria così evanescente come appunto quella del dolo eventuale un'applicazione concreta più restrittiva che espansiva.

[23] A tal proposito, si rimanda al comunicato stampa dell'AIFVS (Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada onlus) {[https/URL](https://URL)}

[24] Sul principio di proporzionalità come “diretta espressione del generale canone di ragionevolezza” (Corte Costituzionale sentenza n. 220 del 1995) può essere esaminato, da ultimo, A.M. SANDULLI, Eccesso di potere e controllo di proporzionalità. Profili comparati, in Riv. Trim. dir. Pubbl., 1995, p. 341.

[25] Una recentissima ricca disamina è offerta dal volume collettaneo: P. COSTA e D. ZOLO (a cura di), Lo Stato di diritto. Storia, teoria, critica, Feltrinelli, Milano 2002. Per un più approfondito studio si rimanda ai saggi introduttivi dei due curatori: D. Zolo, Teoria e critica dello Stato di diritto; P. Costa, Lo Stato di diritto: un'introduzione storica.

[26] La nuova disciplina, con il chiaro intento di rendere più dure le conseguenze per l'autore del fatto, impone la revoca della patente a carico del soggetto che viene condannato (e la stessa regola vale in caso di patteggiamento) per il reato di omicidio stradale (art. 589 bis c.p.) o ritenuto responsabile di lesioni gravi o gravissime con violazione delle norme sulla circolazione stradale (art. 590 bis c.p.). Questa sanzione, molto dura, si applica anche nell'ipotesi in cui il giudice abbia concesso la sospensione condizionale della pena. Il soggetto che subisce questa sanzione non potrà ottenere una nuova patente di guida se non prima che siano trascorsi almeno 5 anni dalla revoca, ma il periodo minimo di attesa può arrivare fino a 30 anni dalla revoca in relazione alla gravità del fatto. Nell'ipotesi di omicidio stradale e di lesioni personali stradali è poi data la facoltà alle forze dell'ordine di procedere al ritiro della patente ed il Prefetto potrà disporre una sospensione fino a 5 anni nell'ipotesi in cui dagli elementi raccolti risulti un quadro che porta a ritenere responsabile del fatto il conducente a cui la patente è stata ritirata. Nell'attesa della sentenza di primo grado, inoltre, la sospensione della patente può essere prorogata fino a 10 anni.