



ORDINE AVVOCATI DI VELLETRI

**GIOVEDI'
11 MAGGIO 2017**

**“LE MOLTE OMBRE E LE POCHE
LUCI DELLA LEGGE
SULL’OMICIDIO STRADALE”**

ISTANZE SOTTESE ALL'ADOZIONE DELLA LEGGE SULL'OMICIDIO STRADALE

- Rischio di sostanziale impunità del reo a fronte della lesione di beni giuridici di primaria rilevanza
- Sfiducia nel complessivo assetto sanzionatorio
- Il bisogno di effettività viene convogliato in interventi di riforma “esemplari”
- Trova conferma la tendenza alla creazione di regimi sanzionatori differenziati



LA PREGRESSA E DENEGATA ESISTENZA DI UNO STATUTO SPECIALE PER L'OMICIDIO E LE LESIONI STRADALI

- Ruolo di supplenza svolto dalla magistratura dapprima con obbligo di prevedere le imprudenze altrui e successivamente con imputazione per dolo eventuale;
- Ruolo dei media e delle associazioni delle vittime della strada
Aveva già portato a
- Progressi interventi di riforma:
 - L. 5 dicembre 2005 n. 251 che, come noto, ha raddoppiato il tempo necessario a prescrivere in relazione ai delitti di cui agli articoli 449 e 589, secondo e terzo comma, c.p.
 - L. 21 febbraio 2006 n. 102, recante disposizioni in materia di conseguenze derivanti da incidenti stradali, che ha innalzato i livelli edittali per le fattispecie aggravate dell'omicidio colposo e delle lesioni colpose gravi e gravissime



- Decreto-legge 23 maggio 2008 n. 92, coordinato con le modifiche introdotte dalla legge di conversione 24 luglio 2008 n. 125, ha introdotto:

un'apposita circostanza aggravante ad effetto speciale nel caso in cui il fatto sia stato commesso, con violazione delle norme sulla circolazione stradale, da un soggetto in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. Pena da tre a 10 anni di reclusione.

Art. 590-bis c.p. in tema di computo delle circostanze (riprodotta in maniera invariata nel nuovo art. 590-quater c.p.), che prevede il divieto di equivalenza o di prevalenza delle concorrenti circostanze attenuanti diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114 c.p. al ricorrere dell'aggravante sopra menzionata



ART. 589-BIS – 590-BIS, COMMA 1, C.P.
(OMICIDIO E LESIONI PERSONALI STRADALI)

- Chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e' punito con la reclusione da due a sette anni.
- Chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e' punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime



GUIDA IN STATO DI EBBREZZA ALCOLICA O DI ALTERAZIONE PSICO-FISICA CONSEGUENTE ALL'ASSUNZIONE DI SOSTANZE STUPEFACENTI

- Chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi rispettivamente degli articoli 186, comma 2, lettera c), e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa la morte di una persona, e' punito con la reclusione da otto a dodici anni.
- La stessa pena si applica al conducente di un veicolo a motore di cui all'articolo 186-bis, comma 1, lettere b), c) e d), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, il quale, in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera b), del medesimo decreto legislativo n. 285 del 1992, cagioni per colpa la morte di una persona.
- Salvo quanto previsto dal terzo comma, chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera b), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagioni per colpa la morte di una persona, e' punito con la reclusione da cinque a dieci anni.



LE CONDOTTE TIPIZZATE GRAVEMENTE IMPRUDENTI

- Comma 5: La pena di cui al comma precedente si applica altresì:
 - 1) al conducente di un veicolo a motore che, procedendo in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita, cagioni per colpa la morte di una persona;
 - 2) al conducente di un veicolo a motore che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona;
 - 3) al conducente di un veicolo a motore che, a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua, cagioni per colpa la morte di una persona.



LE ULTERIORI AGGRAVANTI

- Aggravante di cui al sesto comma, a norma del quale la pena è aumentata se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria
- Artt. 589-ter e 590-ter c.p., che espressamente sanzionano le ipotesi di fuga del conducente in caso di omicidio o lesioni stradali, non solo mediante consistenti aumenti di pena, da un terzo a due terzi, ma soprattutto stabilendo un livello edittale minimo non derogabile e rispettivamente pari ad anni cinque ed anni tre di reclusione



LA CIRCOSTANZA ATTENUANTE SPECIALE

- Comma 7 degli artt. 589-*bis* c.p. e 590-*bis* c.p. Finisce con l'assumere una funzione almeno in parte "salvifica", in quanto prevede una considerevole diminuzione di pena, fino alla metà, nell'ipotesi in cui l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole.

Opera anche in riferimento all'ipotesi base del comma 1, che diviene paradossalmente più favorevole.



DALLA DISARTICOLAZIONE DELLA FATTISPECIE DI EVENTO AL RISCHIO DI CONFIGURARE UN DIRITTO PENALE DISEGUALE.

- L'approvazione della legge sull'omicidio e le lesioni personali stradali costituisce un'ulteriore conferma della tendenza a ritagliare microsistemi ad efficacia settoriale, che risulta foriera del rischio di generare un diritto penale "diseguale", anche in riferimento alle fattispecie di evento causali pure.
- E' proprio la prospettiva vittimologia che si intende tutelare ad evidenziare tutti i limiti del ricorso ad interventi circoscritti a singoli ambiti, i quali finiscono per configurare una risposta sanzionatoria marcatamente differenziata a fronte di fatti caratterizzati da un disvalore tendenzialmente omogeneo.



LA RINNOVATA SPINTA PER UNA PENA RETRIBUTIVA E GENERALPREVENTIVA

- Le matrici garantiste che connotano il moderno Stato di diritto declinano in favore di istanze della collettività canalizzate nel cd. “compito promozionale della pena”, a cui vengono attribuite funzioni etico-pedagogiche.
- Per un verso quindi il bisogno di pena si alimenta della mai sopita spinta retribuzionista del *malum passionis propter malum actionis*, per l'altro assume una marcata funzione generalpreventiva e dissuasiva, con ciò comportando possibili profili di incostituzionalità in riferimento al finalismo rieducativo della pena ex art. 27 Cost.
- La colpa nella circolazione stradale però si caratterizza per la contestuale auto-esposizione a pericolo del conducente, posto che solo in questo settore è dato reperire quella bilateralità del rapporto di rischio tra autore colposo e terzi che difetta in altri ambiti.



PRIMI ORIENTAMENTI GIURISPRUDENZIALI

- Cassazione, sez. VI, 18 gennaio 2017, n. 2403

La Massima

- Va ribadita la giurisprudenza di questa Corte secondo la quale, ai sensi dell'art. 589, comma 3, del cp vigente sotto la legge n.125/2008, in caso di omicidio colposo o di lesione colposa e di contemporanea violazione delle norme sulla circolazione stradale, non si configura un'ipotesi di reato complesso, ma di concorso tra il delitto e la contravvenzione. In caso di applicazione della nuova legge n. 41/2016, invece, lo schema del reato complesso potrebbe emergere dalla nuova formula normativa, tanto per l'esplicita qualificazione in termini di circostanze aggravanti dei commi dell'art. 589-*bis* c.p. successivi al primo, quanto per la più evidente (anche se non perfetta) coincidenza tra le ipotesi in questione e quelle previste dal codice della strada.

