

36. Al Ministro di Polizia Sopransi – Milano

[Milano] 3 Ventoso, ore 6 della sera [21 febbraio 1798]

Ti scrivo con le mani bagnate nel sangue d'un vecchio, ch'io raccolsi da terra, schiacciato da una carrozza. Invano con le grida e con le minacce tentai d'arrestare il cocchio omicida: appena ho potuto salvare me stesso: il tardo vecchio, che guidava a mano un suo tenero figlio, fu rovesciato ed oppresso: egli serbò il fanciulletto da morte, coprendolo colle sue membra peste dai spaventati cavalli.

Il cocchiere, avezzo forse dai tempi della tirannide a sacrificare con feroce stolidità i cittadini che non ponno salvarsi superando la velocità delle ruote, seguitava indifferentemente il suo corso. Quanto più alcuni circostanti volevano arrestarlo, tanto più s'affrettava a sfuggire, temendo la pena della legge violata. Profittando della oscurità della sera, finì di presentargli una pistola, gridandogli: "o t'arresta o t'abbrucio": allora ei si stette, fino a che, accorsa in breve la guardia, fu condotto all'ufficio di polizia. Ma che pro? castigando il cocchiere si ritorna a vita quel cittadino che forse in questo momento esala l'ultimo fiato? o si restituisce la sanità a quel fanciullo, che dovrà forse strascinare per tutti i suoi giorni le membra storpiate ed inutili a procacciargli la sussistenza?

Tentasti, egli è vero, o Sopransi, di prevenire questi delitti tanto più esecrabili quanto non riescono in vantaggio di chi li commette, infliggendo una pena pecuniaria a chi sfrenatamente corresse con le carrozze per la città. Promettendo parte del denaro a chi arresta i cavalli, animasti i cittadini a sorprendere i violati dalla legge. Ma questa misura è a mio parere delusa appunto da chi vuole trasgredirla. E chi sarà quell'uomo sì audace da esporsi stupidamente al pericolo di essere frantumato opponendosi all'impetuoso corso de' cavalli? Più fiate mi v'accinsi io medesimo: ma o non ho potuto raggiungere i cocchi che mi sfuggivano, o la sferza del cocchiere, che minacciandomi incitava maggiormente i cavalli, mi ha forzato a ritrarmi. Non è dunque ch'io pretenda di dettar leggi, se ti propongo su quest'argomento alcuni consigli. Se a me spettasse di fare delle provvidenze, queste, e non altre, a mio parere sarebbero le opportune: 1° porterà una pena pecuniaria, e non potrà più tenere carrozze e cavalli quel cittadino la cui carrozza avesse oppresso, mutilato o morto qualche altro cittadino; 2° la pena pecuniaria, che si dovrà infliggere in ragione della ricchezza del proprietario della carrozza, dovrà ritorcersi a compenso di quella famiglia che avrà in tal caso perduto il padre, il figlio, il marito; 3° ove la carrozza appartenesse a un vetturino, questi, oltre la pena pecuniaria, dovrà perdere i cavalli e la vettura; 4° pagherà cento zecchini chiunque sarà da due testimoni legali e oculari accusato di avere sfrenatamente corso per la città: queste testimonianze cadranno nulle ove si smentisca l'accusa per mezzo d'altri due testimoni legali, oculari, e contemporanei al momento in cui si è denunciata la trasgressione; 5° percepirà 200 zecchini, da sborsarsi dal proprietario de' cavalli e del cocchio, chiunque arrestasse cavalli correnti oltre il modo fissato dalla legge.

Benché quest'ultima provvidenza sia quasi inesequibile, potrebbe, la somma della pena, animare maggiormente i cittadini all'esecuzione, e trattenere i cocchieri dal trasgredirla.

Eccoti il mio parere, o Sopransi, sopra un sì importante soggetto. Ella è vergogna che nella patria di Beccaria, ridivenuta libera, sussistano ancora i delitti della tirannide, e si veggano miseramente perire i cittadini sotto que' cocchi ove siedono i già potenti insultando il popolo pedreste. Chi sa che i grandi non vogliano in questa maniera vendicarsi del popolo che ha rivendicato i suoi dritti? Le ricchezze somministrano sempre mezzi di vendetta.

Salute.

FOSCOLO, Epistolario

Premessa

Quando, ormai un lustro fa, sono stato coinvolto nell'impresa di stilare il testo del nuovo omicidio stradale, da porre a presidio del grave problema dei tragici episodi connessi, ho potuto verificare la particolare difficoltà derivante dalla costruzione di una fattispecie da strutturare, sul piano soggettivo, sulla base del dolo eventuale.

Conseguentemente, quando mi è capitato in mano il testo, fin dalla prima bozza, della L. 23/3/2016 n. 41, sono stato colto da quell'irrefrenabile tentazione che mi prende, tutte le volte in cui leggo provvedimenti di modifica in materia di sicurezza stradale.

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

Per i giuristi, infatti, non è un mistero che l'**omicidio stradale** – introdotto dalla L. 11/5/1966 n. 296 – **compie**, proprio **quest'anno**, i suoi **bei 50 anni!**

Il testo procede, quindi, con l'analisi e la descrizione delle singole previsioni, nel tentativo di prefigurare le ricadute derivanti dal loro impatto sul tessuto normativo del sistema – fin troppo sfilacciato a cagione delle progressive sedimentazioni dovute alle modifiche precedenti – e di porre in evidenza la peculiarità delle singole scansioni, al fine di individuare i problemi esegetici offerti alla riflessione letteraria e giurisprudenziale.

In merito al tarlo annidatosi tra i messaggi linguistici della legge – destinati a rimanere una “somma di regole” piuttosto che un “sistema di regole” – da un lato, la dottrina, dovrà interrogarsi sulla natura dei

singoli istituti, dall'altro, la giurisprudenza, dovrà tentare un'interpretazione metalinguistica delle norme (lacunose ed in grado di prestare il fianco alle aporie del sistema) che si amplifica a dismisura, includendo in sé ogni forma di lettura, comprensione o analisi, fino a dirigersi non già all'interpretazione ed alla corrispondente teoria, quanto piuttosto all'interpretabilità delle singole disposizioni ed alla loro funzione nell'equilibrio globale del sistema giuridico.

La convinzione è che l'*horror vacui* dell'inserimento del Codice della Strada nel Codice Penale, a causa della cenofobia che crea, richieda una metodologia di analisi degli errori/errori contenuti nella "neolingua" da esso utilizzata.

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

Firenze, marzo 2016

Capitolo I

Il contesto

L'inadeguata efficacia deterrente evidenziata dall'incessante moltiplicarsi dei delitti di offesa stradale alla vita¹ e all'incolumità individuale², ha posto più volte il problema di una rivisitazione dogmatica – sorretta da preoccupazioni generalpreventive combinate con istanze retributive e di stigmatizzazione simbolica – del contesto normativo di riferimento, al fine di predisporre una disciplina specifica, con aggravamento della responsabilità (*ex facto oritur ius*).

1. La giurisprudenza

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

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

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

mula di Frank”³ propugnata dalla dottrina tedesca, che ha trovato rinnovata fortuna nella giurisprudenza.

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

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

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

Alcune, pur sporadiche, pronunce utilizzando anche principi e regole elaborate dalla dottrina, hanno cominciato a inquadrare gli incidenti

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

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

stradali mortali, cagionati da condotte di guida sconsiderata, sotto la dimensione psicologica dell'imputazione soggettiva del modello di delitto doloso.

Cass. Pen., sez. I, 1/2/2011 n. 10411 si è occupata del caso di omicidio e lesioni cagionate da soggetto che, alla guida di un furgone rubato, per sottrarsi al controllo da parte della polizia che lo inseguiva, si era dato alla fuga in pieno centro urbano a una velocità pari a 100-110 chilometri all'ora, oltrepassando, senza decelerare, una serie di semafori che segnavano luce rossa nella sua direzione di marcia per poi urtare violentemente contro un'altra auto che in quel momento impegnava lo stesso incrocio cagionando gli eventi lesivi indicati. La Corte d'assise, aveva ritenuto colpevole l'imputato di omicidio e lesioni aggravate volontarie; la Corte d'assise d'appello, in riforma della sentenza di primo grado, riqualificava i fatti contestati come omicidio e lesioni aggravate colpose. La Suprema Corte evidenzia come la delicata linea di confine tra il dolo eventuale e la colpa cosciente e l'esigenza di non svuotare di significato la dimensione psicologica dell'imputazione soggettiva, connessa alla specificità del caso concreto, impongano al giudice di attribuire rilievo centrale al momento dell'accertamento e di effettuare una penetrante indagine in ordine al fatto unitariamente inteso, alle sue probabilità di verificarsi, alla percezione soggettiva della probabilità, ai segni della percezione del rischio, ai dati obiettivi capaci di fornire una dimensione riconoscibile dei reali processi interiori e della loro proiezione finalistica. In tal senso, il giudice d'appello avrebbe dovuto esaminare i seguenti elementi, ponendoli in correlazione logica: le modalità e la durata dell'inseguimento; il lasso di tempi intercorso tra l'inizio dello stesso e la sua trasformazione in mero controllo a distanza del furgone rubato; le complessive modalità della fuga e la sua protrazione pur dopo che la Polizia aveva adottato una differente tipologia di vigilanza; le caratteristiche tecniche del mezzo rubato in rapporto a quanto in esso contenuto; la conseguente energia cinetica in relazione alla velocità serbata; le caratteristiche degli incroci impegnati con luce semaforica rossa e le relative possibilità di avvistamento di altri veicoli; la conformazione dei luoghi in cui avvenne l'impatto; l'assenza di tracce di frenata o di elementi obiettivamente indicativi di tentativi di deviazione in rapporto al punto d'impatto e alle caratteristiche dell'incrocio; il comportamento

serbato dall'imputato dopo la violenta collisione. Per le suddette ragioni la Cassazione ha annullato la sentenza rinviando ad altra sezione della Corte d'assise d'appello.

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

Cass. Pen., sez. I, 30/5/2012 n. 23588, in fase cautelare, ha ravvisato il dolo eventuale in una vicenda che riguardava un gravissimo incidente stradale, nel quale il conducente di un SUV aveva percorso l'autostrada contromano per diversi chilometri e a fortissima velocità, andando ad impattare frontalmente contro altro veicolo che procedeva nel giusto senso di marcia, e aveva cagionato la morte di quattro persone. Anche in tal caso la Corte aveva ritenuto adeguatamente motivata l'ordinanza del Tribunale del riesame, così rigettando la tesi che perorava la derubricazione del reato in omicidio colposo aggravato dalla previsione dell'evento. La Cassazione ha indagato l'elemento psicologico sulla base di un rigoroso esame del fatto nelle sue concrete modalità esecutive, evidenziando come non si rinvenisse nel comportamento dell'imputato alcun elemento dal quale dedurre che, in qualche modo, egli contava di poter evitare l'evento, perché, invece, aveva continuato a marciare ad elevatissima velocità per circa dieci minuti senza porre in essere – e questo era il dato più significativo – alcuna manovra che, per quanto spericolata, potesse far pensare alla sua intenzione di evitare l'urto con altri veicoli, contando sulla sua abilità.

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

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

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

Cass. Pen., sez. IV, 30/7/2012 n. 39898, ha escluso il dolo nel caso di un automobilista, che, pur versando in condizioni di astinenza da stupefacenti, aveva causato la morte di quattro pedoni investendoli sul

marciapiede, posto che l'agente, benché conscio di poter causare incidenti in ragione del suo stato mentale, non si era rappresentato l'evento tipico effettivamente realizzato.

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

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

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

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

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

2. L'iter di approvazione della legge

Nel 2011 nacque, quindi, l'idea (partita da una proposta di legge popolare) di predisporre un'ipotesi di delitto a componente soggettiva dolosa, modellata sullo schema dogmatico del “dolo eventuale” – inve-

ce che della colpa cosciente (aggravata ai sensi dell'art. 61 c. 1 n. 3 cod. pen.) – da introdurre all'art. 575-*bis* del corpo codicistico, per il caso di omicidio derivante dallo stato di alterazione del soggetto alla guida.

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

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

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

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

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

Tornato al Senato, nonostante fosse stata presentata addirittura una questione pregiudiziale⁴, il Governo⁵ ha ritenuto di porre la questione

⁴ Che riprende le osservazioni formulate dalla Commissione affari costituzionali.

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

di fiducia sull'approvazione del maxi-emendamento 1.700 che, nel sostituire – previo utilizzo di matita rossa e blu – interamente il D.d.L., è stato votato per appello nominale ottenendo, il 10 dicembre 2015, il (non esaltante) risultato di 149 voti favorevoli e (ben) 91 contrari. Il nuovo testo ha sostituito gli 8 articoli riconducendoli a **un articolo unico, contenente ... 8 commi**.

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

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

La L. 23/3/2016 n. 41, recante *Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274*⁶, è stata pubblicata in G.U., Serie Generale il 24/3/2016 n. 70 ed entrata in vigore, ai sensi dell'art. 1 c. 8, il 25/3/2016.

Il dossier che ne deriva costituisce il risultato delle modifiche – che modificano le modifiche, così come modificate – recate in cinque passaggi parlamentari e due voti di fiducia, che hanno comportato, con inopportuno parossismo, un esasperato scavalcamiento dell'iniziativa e della dinamica parlamentare, su delicate questioni penalmente rilevanti; l'istituto della fiducia, infatti, non è previsto in Costituzione, ma disciplinato dai regolamenti interni di Camera⁷ e Senato⁸, nonché dalla L. 400/1988.

3. Lo stato dell'arte

Poiché si è detto che la legge in esame è stata concepita per colmare un vuoto normativo, si ricorda che il Codice Penale disciplina ben 19 ipotesi di reato – variamente qualificate e/o circostanziate – che puni-

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

⁷ Art. 116 Reg. Camera dei Deputati.

⁸ Art. 161 Reg. Senato della Repubblica.

scono chi cagioni la morte di un uomo, previste dagli articoli:

- 280 c. 4 (*Attentato per finalità terroristiche o di eversione*);
- 289-bis⁹ c. 3 (*Sequestro di persona a scopo di terrorismo o di eversione*);
- 295 (*Attentato contro i Capi di Stati esteri*);
- 422 (*Strage*);
- 438 c. 2 (*Epidemia*);
- 439 c. 2 (*Avvelenamento di acque o di sostanze alimentari*);
- 452-ter¹⁰ (*Morte o lesioni come conseguenza del delitto di inquinamento ambientale*);
- 571 c. 2 (*Abuso dei mezzi di correzione o di disciplina*);
- 572 c. 3 (*Maltrattamenti contro familiari e conviventi*¹¹);
- 575 (*Omicidio*);
- 578¹² (*Infanticidio in condizioni di abbandono materiale e morale*);
- 579 (*Omicidio del consenziente*);
- 584 (*Omicidio preterintenzionale*);
- 586 (*Morte o lesioni come conseguenza di altro delitto*);
- 589¹³ cc. 1, 2¹⁴, 3¹⁵ e 4¹⁶ (*Omicidio colposo*);

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

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

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

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

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

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

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

¹⁵ Comma aggiunto dall'art. 1 c. 1 lett. c) n. 2 D.L. 23/5/2008 n. 92, recante *Misu-*

- 591 c. 3 (*Abbandono di persone minori o incapaci*);
- 593 c. 3 (*Omissione di soccorso*);
- 605 c. 4¹⁷ (*Sequestro di persona*);
- 630¹⁸ cc. 2 e 3 (*Sequestro di persona a scopo di rapina o estorsione*).

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

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

- 9-bis¹⁹ c. 2 (*Organizzazione di competizioni non autorizzate in velocità con veicoli a motore e partecipazione alle gare*);
- 9-ter²⁰ c. 2 (*Divieto di gareggiare in velocità con veicoli a motore*).

re urgenti in materia di sicurezza pubblica, convertito con modificazioni, dalla L. 24/7/2008 n. 125.

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

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

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

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

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