

La “colpa” nel delitto di omicidio stradale

GIUSEPPE LOSAPPIO

1. All'indomani dell'approvazione, la Giunta dell'Unione delle Camere penali definiva la legge sull'omicidio stradale «un arretramento verso forme di imbarbarimento del diritto penale, frutto di cecità politico-criminale e di un assoluto disprezzo per i canoni più elementari della “grammatica” del diritto penale»; «una norma “manifesto” che non servirà a prevenire seriamente questi gravi fatti, ma solo a placare l'allarme sociale, vero o “drogato” dai media, che questi fatti suscitano, a far sentire la classe politica con la “coscienza a posto”, a placare i bisogni di repressione della comunità sociale»¹. In altri termini, l'ennesima manifestazione del diritto penale *trend-topic* che percola dalle eruzioni emergenziali acute, transitorie, contingenti, più o meno effimere, che si affiancano o si sovrappongono alle emergenze “perenni” della mafia, del terrorismo, della c.d. droga (ecc.).

Limpida si avverte l'eco di temi non inediti, da alcune declinazioni della c.d. funzione di prevenzione stabilizzatrice della pena al rapporto tra democrazia, democrazia penale e c.d. populismo penale. Un intreccio efficacemente decodificato da Giovanni Fiandaca sottolineando l'«accentuata strumentalizzazione politica del diritto penale, e delle sue valenze simboliche, in chiave di rassicurazione collettiva rispetto a paure e allarmi a loro volta indotti, o comunque enfatizzati da campagne politico-mediatiche propense a drammatizzare il rischio-criminalità»²; l'inquietante affermazione del «governo attraverso la criminalità», di «un nuovo paradigma di *governance* incentrato sull'individuazione, sulla prevenzione e sulla neutralizzazione del rischio criminale come elementi costitutivi dell'azione di governo a ogni livello e in ogni contesto»³.

2. Nello specifico dei tratti più discutibili della nuova disciplina, il documento elaborato dall'Unione tra l'altro censurava l'istituzione di «una sorta di presunzione di colpa e di causalità fra lo stato di ebbrezza e l'evento lesivo», quasi una *culpa in re ipsa*, da contrastare valorizzando il criterio ermeneutico della «concretizzazione del rischio specifico insito

¹ Non è con una legge repressiva, sproporzionata ed incoerente che si tutelano le vittime della strada http://www.camerepenali.it/cat/7422/a_proposito_di_omicidio_stradale_.html

² G. FIANDACA, *Populismo politico e populismo giudiziario*, in *Criminalia*, 2012, 97. Sul tema, scontato il riferimento a D. SALAS, *La volonté de punir: essai sur le populisme pénal*, Hachette, 2005.

³ J. SIMON, *Governing Through Crime: How the War on Crime Transformed American Democracy and Created a Culture of Fear (Studies in Crime and Public Policy)*, trad. it., Raffaello Cortina, 2008. La citazione è tratta G. FIANDACA, *Populismo politico e populismo giudiziario*, cit., 97-98.

nella guida in elevato stato di ebbrezza. Occorrerà insomma verificare che l'evento lesivo sia dovuto proprio alla incapacità del conducente di osservare le regole sulla circolazione stradale in ragione dell'alterazione delle sue condizioni psico-fisiche dovute all'ingestione di alcool o stupefacenti»⁴.

3. Preoccupazioni ben fondate. Il testo dell'artt. 589-*bis*, oltre ad essere impreciso, non propone quella stringente correlazione tra la colpa e la violazione delle "norme sulla disciplina della circolazione stradale" che dovrebbe costituire la ragion d'essere della specifica incriminazione dell'omicidio stradale.

Il legislatore, infatti, ha persino peggiorato la formula dell'aggravante già prevista dall'art. 589, co. 2, rinunciando ad una definizione più selettiva che invece era necessaria, sia – si insiste – in nome della *ratio* della nuova incriminazione, sia per arginare gli indirizzi della giurisprudenza che avevano disancorato l'applicazione di tale circostanza dal riferimento al nucleo qualificante dal punto di vista del disvalore delle condotte colpose nell'ambito della circolazione stradale.

Si pensi alle massime secondo cui:

- è colpa nella circolazione stradale qualunque condotta colposa si manifesti nell'attività circolatoria;

- rientrano nella nozione di disciplina dell'attività circolatoria anche le fonti degli obblighi di garanzia e quindi, per esempio, la responsabilità per l'omicidio stradale non è circoscritta ai soli conducenti ma si estende anche ai garanti delle attività circolatorie, come, ad esempio, i committenti di cantieri stradali⁵;

⁴ Cfr. http://www.camerepenali.it/cat/7422/a_proposito_di_omicidio_stradale_.html

⁵ Così ad es. Cass. pen., sez. IV, 3 maggio 2012, n. 23152, in www.italgiure.giustizia.it: «appare di tutta evidenza che detta aggravante deve ritenersi sussistente, non solo quando la violazione della normativa di riferimento è commessa da un utente della strada alla guida di un veicolo e nella fase della circolazione, bensì anche nel caso di violazione di qualsiasi norma che prevede a carico di un soggetto – pur non impegnato in concreto nella fase della "circolazione" – un obbligo di garanzia finalizzato alla tutela della sicurezza degli utenti della strada. In materia, più volte questa Corte ha avuto modo di ritenere configurabile l'aggravante della violazione di norme sulla circolazione stradale, in relazione ai reati di lesioni personali colpose ed omicidio colposo, per fatti commessi da soggetti non direttamente impegnati nella fase della "circolazione", e quindi non quali utenti della strada al momento del fatto lesivo, ma in quanto gravati – per il ruolo ricoperto o per l'attività in concreto svolta e tale da poter incidere sulla sicurezza della circolazione – da obbligo di garanzia per la tutela degli utenti della strada». In termini Cass. pen. Sez. IV, 3 ottobre 2014, n. 44811, in www.italgiure.giustizia.it. La sentenza riguarda la morte di un motociclista che percorreva a bordo del ciclomotore una strada rettilinea del centro abitato in discesa e aveva perso il controllo del veicolo nel superare un dosso artificiale collocato trasversalmente alla carreggiata come dissuasore di velocità alla fine della discesa, realizzato in precedenza da una squadra di operai comunali coordinata dall'imputato per sostituire altro analogo manufatto preesistente, rimasto danneggiato dalla spalatura della neve nel periodo invernale; l'opera non era completa in quanto mancavano le verniciature trasversali gialle e nere, trattandosi di un cantiere ancora aperto non evidenziato come tale. Causa prossima dell'accaduto doveva ritenersi l'omessa apposizione della segnaletica di cantiere, il cui obbligo incombeva in via esclusiva sull'imputato nella sua qualità di responsabile della squadra di operai, potendosi ritenere certo che l'incidente non si sarebbe verificato se la vittima avesse potuto percepire che in quel luogo esisteva un cantiere.

La difettosa vaghezza della disposizione consente alla Suprema Corte di superare l'obiezione secondo cui l'art. 3, co. 1, n. 9 del c.d.s. identifica la circolazione con «il movimento, la fermata e la sosta dei pedoni, dei veicoli e degli animali sulla strada», affermando che la *ratio* dell'aggravante è ravvisabile nella necessità avvertita dal legislatore di un inasprimento sanzionatorio allorché il fatto lesivo (lesioni personali o omicidio colposi) viene commesso anche violando le norme finalizzate a rendere sicura la circolazione stradale, non solo norme strettamente riferibili alla disciplina della circolazione.

- il "capo di imputazione" non può essere considerato generico se la contestazione non indica uno specifico profilo di colpa "circolatoria" ma si limita a profilare l'attività di cui si contesta il carattere colposo anche in termini di mera residualità rispetto ad altri aspetti di colpa specifica⁶ (con un'evidente inversione dell'onere della prova e una non meno palese trasgressione dei principi sanciti dalla Corte EDU in materia di diritto alla conoscibilità dell'accusa);
- non sussiste il difetto di correlazione tra accusa e sentenza se la decisione, pur riferendosi alla condotta descritta nella contestazione, evidenzia una violazione colposa non addebitata all'imputato o comunque diversa da quella contestata⁷.

4. Oltre ai precipitati di carattere processuale cui si è appena fatto cenno, dal punto di vista del diritto penale sostanziale le massime giurisprudenziali e la formula dell'art. 589-*bis* ripropongono costanti problematiche dei delitti colposi (§§ 4.1; 4.2.) e sollevano questioni, in parte inedite, più specificamente riferibili al nuovo delitto di omicidio stradale (§ 5) e all'ipotesi aggravata dalla guida in stato di ebbrezza (§ 6).

Sotto il primo profilo, si coglie la tenace resistenza di una lettura della colpa per violazione di legge in bilico tra *versari in re illicita* e *culpa in re ipsa*, i cui principali snodi sono due:

- la colpa per inosservanza di leggi è sempre una forma di colpa specifica (4.1.);
- l'accertamento della violazione della regola cautelare di fonte positiva assorbe l'indagine concernente prevedibilità ed evitabilità dell'evento (4.2.).

4.1. La premessa della prima affermazione si regge sul pregiudizio che le cautele poste da leggi e regolamenti presuppongono la prevedibilità/evitabilità dell'evento e, quindi, rendono superflua ogni ulteriore indagine sul rapporto tra il comportamento tenuto dal soggetto agente e il risultato vietato dalla legge penale.

Quest'affermazione è falsa. Il consenso della letteratura penalistica sul tema è pressoché assoluto e, quindi, non mette conto di approfondire ulteriormente l'argomento⁸.

⁶ Così ad es. si legge in una sentenza della Suprema Corte (sez. IV 22 maggio 2013, nr. 36400, cit.) che la «colpa contestata ... è così ampia da includere anche le condotte assunte dall'imputato nei diversi momenti» diverse da quelle espressamente addebitate nel decreto che dispone il giudizio di modo che – come sembra emergere nella vicenda processuale cui si riferisce la decisione appena citata – tocca all'imputato svolgere la difesa anche in relazione a profili di colpa non contestati ma che potrebbero comunque essere rilevati dal giudice anche dopo la lettura del dispositivo nell'elaborazione della motivazione. Cfr. ancora in materia di infortuni sul lavoro Cass. pen., Sez. IV, 5 luglio 2016, n. 33629, in *www.italggiure.giustizia.it*, dove si legge che il capo di imputazione non è nullo se la contestazione racchiude ipotesi alternative (nel caso di specie, appalto ovvero contratto di fornitura) e non sussiste violazione dell'art. 521 c.p.p. il fatto all'imputato viene addebitato da entrambi i giudici di merito, oltre alla colpa generica (la violazione dell'art. 2087!!!) ed al profilo di colpa specifico indicato in imputazione, anche altro profilo di colpa specifico che, tuttavia, secondo i giudici di legittimità, non rappresenta altro che interno logico sviluppo (o, se si vuole, rappresentazione) della prospettazione accusatoria contestata in rubrica.

⁷ Da ultimo Cass. pen., sez. IV, 13 maggio 2016, n. 20062, in *pluris-cedam.utetgiuridica.it*. Sul tema, per tutti, ancora E. MUSCO, *La contestazione dei reati colposi*, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 1971, 330; D. CASTRONUOVO, *La contestazione del fatto colposo: discrasie tra formule prasseologiche d'imputazione e concezioni teoriche della colpa*, in *Cass. pen.*, 2002, 3836; M. CAIANIELLO, *Imputazione e garanzie: la contestazione e la qualificazione del fatto nel reato colposo*, in Donini, Orlandi (a cura di), *Reato colposo e modelli di responsabilità*, Atti del convegno di Ravenna, 23-24 marzo 2012, Bononia University Press, 2013, 341.

⁸ «Tali nessi sono ben scolpiti (anche) nella nostra letteratura, al di là della loro collocazione nella teoria della colpa, o in quella dell'imputazione oggettiva (normativa) dell'evento»: P. VENEZIANI, *Causalità della colpa e comportamento alternativo lecito*, in *Cass.*

Può non essere superflua, invece, un'esemplificazione delle critiche sviluppata considerando proprio talune norme sulla circolazione stradale. Si pensi all'art. 141 del c.d.s., che (tra l'altro) impone al conducente *«di regolare la velocità del veicolo in modo che, avuto riguardo alle caratteristiche, allo stato ed al carico del veicolo stesso, alle caratteristiche e alle condizioni della strada e del traffico e ad ogni altra circostanza di qualsiasi natura, sia evitato ogni pericolo per la sicurezza delle persone e delle cose ed ogni altra causa di disordine per la circolazione»*. Si tratta, com'è evidente, di una regola cautelare generica ed elastica, che non indica un comportamento tipico ma un tipo di comportamento la cui esatta individuazione è persino impossibile senza il riferimento alla prevedibilità e all'evitabilità dell'evento. Le stesse esigenze di concretizzazione del rischio e della condotta idonea a neutralizzarlo/contenerlo si pongono anche rispetto a regole in apparenza più rigide. Si pensi all'art. 191, comma 1, del c.d.s.: *«Quando il traffico non è regolato da agenti o da semafori, i conducenti devono dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che transitano sugli attraversamenti pedonali»*.

Appare emblematica, in tal senso, una esemplare ancorché non datata sentenza della Suprema Corte che illustra compiutamente le scansioni del ragionamento che deve svolgere il giudice per estrapolare dalla regola di legge la regola cautelare del caso da decidere (se vogliamo del c.d. "caso concreto"): «il conducente di un autoveicolo, per adempiere l'obbligo di accordare la precedenza ai pedoni che attraversano le strisce pedonali, deve, in prossimità delle stesse mantenere una velocità non superiore ai 10 Km. Ne consegue che il conducente prefato, ove proceda alla velocità di 50 Km, limite massimo consentito nel centro abitato, deve diminuire la velocità di circa 40 Km in modo progressivo, dando principio alla manovra di rallentamento da una distanza di 20/30 metri dal punto in cui si colloca l'inizio per prossimità alla zona zebrata, fissabile in circa 10 metri (prima e dopo la medesima) della fascia di strada riservata al preferenziale attraversamento dei pedoni. Il che, prendendo in riferimento il punto della strada ove sono fisicamente disegnate le strisce pedonali, comporta che il conducente deve iniziare la graduale manovra di rallentamento della velocità (di 50 Km) circa 30/40 metri prima di quel punto, onde giungere sulla zona interessata dall'attraversamento dei pedoni alla velocità di circa 10 Km, adeguata e prudente, per consentire l'agevole rispetto del diritto spettante ai pedoni»⁹.

pen., 2013, 1224.

⁹ Cass. pen., 11, maggio 1989, in *Cass. pen.*, 1990, p. 1570. Al di là delle apparenze, che in alcuni casi possono essere ingannevoli, quasi tutte le norme del codice della strada sono elastiche. Ciò accade perché il bilanciamento tra la rapidità e la scioltezza della circolazione e la difesa ottimale dell'integrità fisica individuale e collettiva, sotteso alle regole della circolazione stradale, solo in poche situazioni può essere risolto una volta per tutte mediante la prescrizione di una misura. Più spesso la "legge" non può andare oltre la prescrizione di una cautela che indica ai conducenti e agli altri soggetti della circolazione stradale alcuni elementi tipici del comportamento diligente, affidando alla "gestione" del caso specifico di ciascun autore la precisa individuazione della condotta prudente/diligente conforme al rischio consentito. Altrimenti, le norme "antifortunistiche" del c.d.s. si trasformerebbero in doveri di astensione. Di fronte «al problema delle condotte pericolose, l'ordinamento può adottare due diverse soluzioni»: una è quella di consentire l'attività pericolosa «subordinandone lo svolgimento al rispetto di regole cautelari finalizzate a contenerne il pericolo»; l'altra «è quella di vietare lo svolgimento dell'attività in ragione dei suoi intrinseci coefficienti di rischio»: F. GIUNTA, *Illiceità e colpevolezza nella responsabilità colposa*, I, *La fattispecie*, Cedam, 87-88. Cfr. sul tema ex multis MARINUCCI, *La colpa per inosservanza di leggi*, Giuffrè,

Summa capita. La colpa per inosservanza di leggi, come qualsiasi altra forma o specie di colpa, quale che sia il «punto di vista»¹⁰ che si preferisce assumere per giudicare la possibilità che il soggetto aveva di prevenire ed evitare l'evento (la diligenza dell'uomo medio, dell'*homo eiusdem professionis ac conditionis*, la *diligentia quam suis*), è sempre in *concreto* e sempre in *astratto*. In qualsiasi modo si definisce la colpa, nell'accertarla non è possibile prescindere dalla considerazione delle circostanze concrete in cui l'agente si è trovato. La violazione del dovere di diligenza, tanto che la regola cautelare sia di fonte positiva, tanto che la sua fonte sia l'esperienza, può essere giudicata solo verificando se il comportamento tenuto dall'autore è stato allineato a quello che era doveroso in astratto.

4.2. Sul requisito della connessione di rischio tra violazione della regola cautelare ed evento sembrerebbe delinarsi un contrasto tra le decisioni di legittimità secondo cui la prevedibilità/evitabilità non dev'essere necessariamente rapportata all'evento così come storicamente si è verificato poiché basta accertare la prevedibilità/prevenibilità di un evento del tipo di quello prodottosi¹¹, da un lato, e, dall'altro, le motivazioni della stessa Corte suprema – maggioritarie negli ultimi anni – in cui si legge che «l'individualizzazione della responsabilità penale impone di verificare ... se l'autore della stessa potesse prevedere, con giudizio "ex ante" quello specifico sviluppo causale ed attivarsi per evitarlo ... la violazione della regola cautelare e la sussistenza del nesso di condizionamento tra la condotta e l'evento non sono sufficienti per fondare l'affermazione di responsabilità, giacché occorre anche chiedersi, necessariamente, se l'evento derivatone rappresenti o no la "concretizzazione" del rischio, che la regola stessa mirava a prevenire. ... Si tratta di identificare una norma specifica, avente natura cautelare, posta a presidio della verifica di un altrettanto specifico evento, sulla base delle conoscenze che all'epoca della creazione della regola consentivano di porre la relazione causale tra condotte e risultati temuti; e di identificare misure atte a scongiurare o attenuare il rischio. L'accadimento verificatosi deve cioè essere proprio tra quelli che la norma di condotta tendeva ad evitare, deve costituire "la concretizzazione del rischio"»¹².

Nonostante la chiarezza della formula, l'applicazione nella materia della circolazione stradale appare tutt'altro che immune da ambiguità. Si pensi alla massima che sancisce «l'esigenza dell'inequivoco riscontro di un obiettivo nesso di strumentalità-occasionalità tra lo stato di ebbrezza del reo e l'incidente dallo stesso provocato, non potendo certamente giustificarsi l'infrazione di un deteriore trattamento sanzionatorio a carico del guidatore che, pur procedendo illecitamente in stato di ebbrezza, sia stato coinvolto in un incidente

1966, 241 e, più di recente, soprattutto P. VENEZIANI, *Regole cautelari "proprie" ed "improprie". Nella prospettiva delle fattispecie colpose causalmente orientate*, Cedam, 2003.

¹⁰ V. DE FRANCESCO, *Sulla misura soggettiva della colpa*, in *Studi urbinati*, 1977-78, 277.

¹¹ Così ad es. Suprema Corte, sez. IV 22 maggio 2013, nr. 36400, in www.italgiure.giustizia.it.

¹² Ad es. Cass. pen., sez. IV, 20 aprile 2016, n. 24697, in www.italgiure.giustizia.it.

stradale di per sé oggettivamente imprevedibile e inevitabile e in ogni caso privo di alcuna connessione con lo stato di ebbrezza del soggetto»¹³.

Al netto della considerazione che la sentenza si riferisce all'evento "sinistro" (nozione assai più ampia rispetto all'evento morte-lesioni)¹⁴, le prestazioni selettive del principio di diritto che enuncia sono inficiate dalla sovrapposizione(/confusione?) tra prevedibilità/evitabilità quale criterio di concretizzazione della regola cautelare e prevedibilità/evitabilità quale limite della relazione causale o comunque dell'imputazione colposa. Questa "deriva" è particolarmente evidente nell'esame della giurisprudenza relativa al "principio di affidamento" nei sinistri stradali e quindi ai limiti del dovere di diligenza nei confronti delle condotte colpose altrui. Tra non trascurabili dubbi, incertezze e, persino, aporie¹⁵, anche le sentenze che sembrerebbero tributare il credito più ampio al *Vertrauensgrundsatz*, in realtà, non sono "chiare" sul punto. Per tale ragione, la medesima massima che in alcuni giudizi conduce ad soluzione corretta del caso¹⁶, in altri non ha impedito che:

- l'imprudenza altrui fosse posta a carico del conducente se non era assolutamente imprevedibile, se non aveva cioè caratteristiche di eccezionalità/anomalia;
- fosse riconosciuta l'esistenza della circostanza aggravante della guida in stato di ebbrezza anche quando il sinistro si era verificato per un profilo di colpa estraneo al livello di alcol nel sangue dell'autore (es. il conducente ebbro aveva causato la collisione letale per un deficit di manutenzione del mezzo)¹⁷.

5. Le considerazioni svolte nei paragrafi precedenti sollecitano l'interprete a formulare un'interpretazione dell'imputazione colposa quanto più è possibile restrittiva che:

- per un verso, circoscriva la colpa dell'art. 589-*bis* alla violazione di una regola cautelare specifica dell'attività circolatoria con esclusione di ogni profilo di colpa generica o elastica ancorché riferibile ad una norma positiva (si pensi al citato art. 141 del c.d.s. per le ipotesi in cui la velocità contestata è inferiore al limite massimo prescritto per il tratto di strada in cui si è verificato il sinistro, caso in cui l'autore risponderebbe dell'omicidio colposo-base);

¹³ Cass. pen. Sez. IV, 14 marzo 2014, n. 15050, in *www.italggiure.giustizia.it*.

¹⁴ *Id est* «un inatteso avvenimento concretamente e significativamente idoneo a interrompere o comunque a turbare il normale svolgimento della circolazione stradale e di rilevare la potenziale idoneità dello stesso a determinare un qualunque pericolo o danno alla collettività» (ancora Cass. pen. Sez. IV, 14 marzo 2014, n. 15050, cit.).

¹⁵ Il severo giudizio è di S. Rossi, *L'onere dell'automobilista di prevedere le altrui condotte irregolari*, in *Cass. pen.*, 2010, 3196.

¹⁶ Cass. pen. Sez. IV, 6 maggio 2015, n. 24462, in *www.italggiure.giustizia.it*. Il rilievo di questa decisione (in assoluto e, soprattutto, con riferimento al tema del paragrafo) è accentuato dalle peculiari circostanze del fatto deciso dalla Suprema Corte: un autotrasportatore si era posto alla guida in stato di ebbrezza, mentre percorreva una strada in un orario in cui era inibito l'accesso ai mezzi pesanti, imputato di avere cagionato (per ciò solo) la morte di un motociclista che aveva tamponato il TIR nonostante l'assenza di ogni ulteriore profilo di colpa generica e specifica. Enunciazioni pressoché identiche si leggono in Cass. pen., sez. IV, 6 novembre 2009, n. 43966, in *pluris-cedam.utetgiuridica.it*; Cass. pen., sez. IV, 14 febbraio 2008, n. 19512, in *pluris-cedam.utetgiuridica.it*.

¹⁷ Ciò posto, s'intende che l'interpretazione restrittiva proposta in queste pagine può dar luogo a difficoltà di accertamento nel caso in cui uno stato di ebbrezza molto leggero concorre ad esempio con una velocità di conduzione del mezzo piuttosto elevata. Nel dubbio il giudice dovrebbe decidere a favore dell'imputato il dilemma applicativo, tanto più che il superamento dei limiti di velocità trova autonoma espressione sanzionatoria e, quindi, nel caso del conducente che guidava a velocità folle la dilatazione applicativa della circostanza in esame non è giustificata nemmeno da un'esigenza – come dire – di giustizia "materiale".

- per l'altro ancora la c.d. "causalità della colpa" solo a questa manifestazione della colpa specifica (con esclusione di ogni altro profilo di colpa, caso in cui il titolo di responsabilità sarebbe, ancora una volta, l'art. 589 c.p.)¹⁸.

Depongono ancora, in tal senso, sia le rubriche degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, che sollecitano l'interprete ad amplificare il rilievo dei profili di disvalore della condotta strettamente collegati alla circolazione stradale, obiettivo che solo la lettura restrittiva consente di realizzare, sia, per due ragioni, i margini edittali di entrambe le disposizioni:

- l'esigenza di una netta differenziazione dell'omicidio e delle lesioni "stradali" rispetto all'omicidio e alle lesioni colposi "comuni" può essere individuata solo sul piano del disvalore di azione e, più precisamente, sul piano di una precisa delimitazione della colpa nel perimetro delle regole specifiche della circolazione stradale;

- il confronto con gli artt. 589, co. 2 e 590 co. 3, che, prima della riforma prevedevano, sia pure a titolo di aggravante, margini edittali corrispondenti con quelli dei nuovi artt. 589-*bis* e 590-*bis*. Il dato testuale di quelle disposizioni indicava più chiaramente delle nuove formule il collegamento tra violazione delle norme sulla circolazione stradale e l'evento¹⁹. Sarebbe in contrasto con il dato storico, quindi, che l'interpretazione dei nuovi delitti (di omicidio e lesioni stradali) rendesse l'elemento della violazione delle norme "legate" alla circolazione meno rilevante di quanto lo era nelle corrispondenti circostanze aggravanti della disciplina ante-riforma.

6. Il primo comma degli artt. 589-*bis* e 590-*bis*, pare riferire l'evento ad una qualsiasi condotta colposa invece che alla violazione della specifica regola cautelare dell'art. 186, co 2, lett. b) del c.d.s.²⁰, come se per la sussistenza della circostanza bastasse che a causare colposamente il sinistro sia un conducente in stato di ebbrezza e non che l'ebbrezza sia (almeno) uno dei profili di colpa concausali.

Anche in questo caso si impone una lettura restrittiva che saldi la violazione della regola cautelare all'evento dal punto di vista della connessione di rischio. Per le stesse ragioni illustrate nei paragrafi precedenti e per un altro specifico argomento. L'ipotesi base di guida in stato di ebbrezza (alcoemia da > 0,5 a < = 0,8 g/l), a differenza di quelle più cospicue (lett. b) e c) dell'art. 186) e dello stato di alterazione psicofisica indotto da sostanze stupefacenti e psicotrope (art. 187) non determina un aggravamento della pena oltre i limiti edittali ma può rilevare solo quale profilo di colpa della fattispecie base dell'omicidio

¹⁸ Per una prima formulazione di questa tesi sia consentito rinviare a G. LOSAPPIO, *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni "stradali". Cenni introduttivi ad alcuni problemi interpretativi di diritto sostanziale*, in www.penalecontemporaneo.it.

¹⁹ Accenna al tema D. POTETTI, *I nuovi lineamenti dei reati di omicidio colposo e lesioni colpose, conseguenti al c.d. "pacchetto sicurezza"*, cit., 4809.

²⁰ Che si tratti o meno di reato complesso la letteratura penalistica ha risolto positivamente la questione sulla compatibilità tra colpa e violazione di norme penali, sempre che queste abbiano specifica funzione cautelare alla pari delle altre regole la cui violazione integra la condotta colposa. Così per tutti F. MANTOVANI, *Diritto penale. Parte generale*, Cedam, 2015, 334. *Amplius* sul tema, da ultimo, cfr. G. MORGANTE, *Il reato come elemento del reato. Analisi e classificazione del concetto di reato richiamato dalla fattispecie penale*, Giappichelli, 2013, passim.

e delle lesioni “stradali” legata all’evento nell’ambito di una correlazione condizionalistica, in virtù della quale l’interprete/il giudice devono accertare se la regola cautelare è stata causa/concausa del risultato lesivo e (per converso) se questo non si sarebbe verificato senza lo specifico profilo di inosservanza che viene contestato all’indagato/imputato. Di conseguenza, sarebbe del tutto irragionevole riconoscere che nella fattispecie base la guida in stato di ebbrezza lieve dev’essere *condicio sine qua non* dell’evento mentre nella fattispecie circostanziale, in cui la pena è doppia (e il bilanciamento risulta pressoché escluso), il carattere condizionale della medesima violazione cautelare non assume la stessa vincolante pregnanza.