

**UNIVERSITA' TELEMATICA "e-Campus"**

**Facoltà di Giurisprudenza  
Corso Di Laurea in Servizi Giuridici per l'Impresa**

**OMICIDIO STRADALE E PIRATERIA DELLA STRADA:  
UN'ANALISI CRIMINOLOGICA DEL FENOMENO**

**Relatore: Prof. Armando Palmegiani**

**Tesi di Laurea di:  
Galioto Giovanni  
Matricola numero 002435887**

**Anno Accademico 2021/2022**

## **AUTORIZZAZIONE ALLA CONSULTAZIONE DELLA TESI DI LAUREA**

Il sottoscritto **Giovanni Galioto** N° di matricola **002435887** nato a Palermo il 04/09/1964 autore della tesi dal titolo **OMICIDIO STRADALE E PIRATERIA DELLA STRADA: UN'ANALISI CRIMINOLOGICA DEL FENOMENO**

### **AUTORIZZA**

la consultazione della tesi stessa, fatto divieto di riprodurre, parzialmente o integralmente, il contenuto.

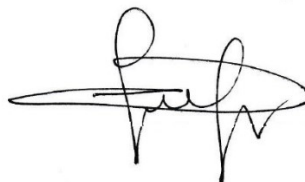
Dichiara inoltre di:

### **AUTORIZZARE**

per quanto necessita l'università telematica e-Campus, ai sensi della legge n. 196/2003, al trattamento, comunicazione, diffusione e pubblicazione in Italia e all'estero dei propri dati personali per le finalità ed entro i limiti illustrati dalla legge.

21/05/2023

Firma

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'G. Galioto', written over a horizontal line.

## **INDICE**

### **CAPITOLO I**

#### **IL NUOVO REATO DI OMICIDIO STRADALE**

1. Alcune premesse sul delitto di omicidio stradale
2. La disciplina della legge n. 41 del 2016
3. Perché è necessaria una fattispecie autonoma di omicidio stradale?
4. L'omicidio stradale colposo tra esigenze preventive e scelte di politica criminale

### **CAPITOLO II**

#### **ANALISI DEL NUOVO ART. 589 - BIS DEL CODICE PENALE**

1. L'art. 589-bis, comma 1: l'omicidio stradale semplice
  - 1.1 L'alcolemia come elemento aggravante
2. Il rapporto tra l'art. 589 bis c.p. e l'art. 590 bis c.p. e le contravvenzioni della guida in stato di ebbrezza
3. Le circostanze aggravanti
4. L'aggravante della fuga

### **CAPITOLO III**

#### **IL FENOMENO DELLA PIRATERIA STRADALE**

1. Conoscere la criminalità stradale
  2. La pirateria stradale
  3. La vittimologia stradale come conseguenza della pirateria
  4. Dati e notizie di cronaca
- Conclusioni
- Bibliografia

## **Introduzione**

Il presente elaborato va ad analizzare la fattispecie di reato di omicidio stradale, contestualizzandolo con l'annosa problematica della pirateria della strada, al fine di tracciare una più compiuta ed esemplare analisi criminologica del sistema.

In particolar modo, la prima parte si occuperà di illustrare la nuova fattispecie di reato, introdotta dalla legge n. 41 del 2016.

Il secondo capitolo, offrirà una panoramica più diretta dell'art. 589 bis, rapportandolo anche alle circostanze aggravanti e all'aggravante della fuga.

Infine, la terza ed ultima parte della tesi, darà uno sguardo generale al fenomeno della pirateria stradale, sulla vittimologia stradale come conseguenza delle morti su strada, snocciolando alcuni dati statistici degli ultimi anni.

## CAPITOLO I

### IL NUOVO REATO DI OMICIDIO STRADALE

#### 1. Alcune premesse sul delitto di omicidio stradale

A seguito di un lungo e perdurante periodo in cui a lungo si era discusso, soprattutto nelle cronache, dell'incontrollabile fenomeno delle morti su strada che ha inevitabilmente creato una scia di sangue costante e continua ogni anno, la riflessione di tali eventi ha portato ad un sofferto procedimento legislativo che è culminato con l'adozione della legge 23 marzo 2016, n. 41, a mezzo della quale sono stati introdotti all'interno del codice penale i reati di omicidio e lesioni stradali gravi e gravissime, disciplinata dagli artt. 589-bis e 590-bis c.p.

Sono state molteplici le ragioni che hanno portato il legislatore ad intervenire attraverso tale disposizione normativa, ma su tutte si deve fare riferimento alle sollecitazioni di stampo europeista che, in relazione a percentuali e statistiche assolutamente negative, hanno fatto sì che l'Italia si collocasse tra i primi paesi europei per numero di incidenti e di morti sulle strade; invero, l'UE da molto tempo, ormai, aveva sollecitato il nostro paese ad adottare nuove misure al fine di contrastare il fenomeno delle morti su strada.

Ulteriore motivazione è data da una generica doglianza circa l'inefficacia della previgente disciplina, che proprio in relazione al livello di pene previste per i delitti colposi, veniva consentito di beneficiare di un trattamento ritenuto inadeguato rispetto alla gravità delle conseguenze sofferte dalle vittime dei sinistri stradali.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>Fabbri E., “*Il delitto di omicidio e lesioni personali stradali: dalla riforma alle problematiche applicative*”, in *Il Foro Malatestiano*, n. 1/2017, p. 1.

Ad ogni modo, al fine di trovare un giusto equilibrio alla situazione testé illustrata, negli anni che hanno preceduto l'entrata in vigore della legge n. 41/2016, l'orientamento della giurisprudenza di legittimità ha di fatto attratto a sé, le forme più gravi di incidenti stradali posti in essere con gravi o gravissime violazioni di regole di natura cautelare.<sup>2</sup>

Occorre riferirci al 2010, anno in cui la Cassazione ricomprendeva favorevolmente le condotte su indicate, nell'alveo dei delitti colposi contro la persona, aggravati dalla previsione dell'evento<sup>3</sup>; nel 2011, invece, attraverso un *renvirement* giurisprudenziale, la Cassazione andava ad affermare il principio di diritto in base al quale l'agente sarebbe chiamato a rispondere del reato a titolo di dolo eventuale, qualora l'ipotesi all'interno della quale agisce, lo stesso si rappresenta come seriamente possibile l'esistenza di presupposti della condotta, ovvero il verificarsi dell'evento come conseguenza dell'azione, accettando il fatto che possa verificarsi, decidendo di agire "costi quel che costi", mettendo in conto la realizzazione della condotta ad oggetto.<sup>4</sup>

Ebbene, sulla scorta delle interpretazioni della giurisprudenza di legittimità realizzate nel corso degli anni, appare agevole comprendere quelle che sono state le più importanti iniziative di natura legislativa finalizzate ad integrare le fattispecie decisamente più gravi di incidenti stradali, aventi ad oggetto condotte di guida imprudente

---

<sup>2</sup>Bartoli, Caldarò, Martini, Piccioli, Pisa, "Dolo e colpa negli incidenti stradali", in Dir. Pen. Proc. Gli speciali, 2011; Pisa P., "L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventual" e, ivi, 2016, p. 145 s; Losappio G., "Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali", in <http://www.penalecontemporaneo.it/d/4852-dei-nuovi-delitti-di-omicidio-e-lesioni-stradali>, p. 5.

<sup>3</sup>Masera L.M., "Delitti contro la vita, in Reati contro la persona e contro il patrimonio", a cura di Viganò F., Piergallini C., Torino, 2011, p. 61 ss., nonché Gatta G.L., "Art. 589, XXIII, XXV", in *Codice penale commentato*, a cura di Dolcini E., Marinucci G., Milano, 2011, p. 5511 ss.; Volpe G.P., "Art. 589, II-X, XXII, XXIV", in *Codice penale commentato, cit.*, p. 5415 ss.

<sup>4</sup>Cass. Pen., sez. V, 27 settembre 2012, n. 42973.

e spericolata, all'interno della categoria della responsabilità a titolo di dolo eventuale, al posto di quello della colpa aggravata dalla previsione.

## 2. La disciplina della legge n. 41 del 2016

L'iter legislativo che ha visto la nascita del nuovo reato di omicidio e lesioni colpose stradali è stato caratterizzato da ampi dibattiti in Parlamento che tuttavia ha portato il 28 ottobre 2015 la Camera dei deputati ad approvare il disegno di legge n. C 3169-A, concernente l'introduzione delle nuove fattispecie di omicidio e lesioni colpose stradali<sup>5</sup>, rinviando quindi al Senato per l'esame.

La legge di che trattasi, quindi, non nasce nel migliore degli auspici, proprio perché sono sembrati decisamente forti le spinte mediatiche alimentate da settori specifici dell'opinione pubblica e allo stesso tempo assecondate da una classe politica alla costante ricerca di legittimazione.<sup>6</sup>

In seguito, il 2 marzo del 2016, è stato approvato il disegno di legge recante *“l'introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali”* e in aggiunta anche le disposizioni connesse al coordinamento del D.Lgs 30 aprile 1992, n. 285 e il D.L. 28 agosto 2000 n. 274, mediante legge n. 41 del 23 marzo 2016.

La presente disposizione di legge del 2016, quindi, postula al suo interno la pena della reclusione per chiunque realizzi per colpa la morte di un individuo, avendo violato le norme che regolano la circolazione stradale.

Dal dettato della novella, la presa di posizione del legislatore nazionale è simbolica, in quanto ciò che è stato trasfuso nella legge del 2016 si discosta dagli originari

---

<sup>5</sup>Si veda, cfr. *“La Camera approva con alcune modifiche le norme sul reato di omicidio stradale”*, pubblicato in *Dir. pen. cont.*, 29 ottobre 2015.

<sup>6</sup>Si veda quanto riportato dal *corriere.online*, 10 dicembre 2014, in ordine alla rassicurazione dell'allora Presidente del Consiglio Matteo Renzi, in relazione al fatto che il 2015 sarebbe stato l'anno dell'auspicata introduzione del delitto di omicidio stradale.



intenti che hanno voluto tale riforma legislativa; invero, l'art. 589 bis prevedeva la punibilità a titolo di colpa, invece che a titolo di dolo eventuale.

Tale specificazione viene ulteriormente confermata dai successivi commi, dove vengono disciplinate una serie di ipotesi c.d. aggravanti e allo stesso tempo caratterizzate dalla particolare gravità delle norme cautelari violate.

L'aver creato tali disposizioni di legge, quindi, aveva generato particolari perplessità in considerazione del fatto che non era ancora stata risolta la questione dell'elemento soggettivo, in quanto non veniva assolutamente esplicitata la problematica inerente la qualificazione della condotta di omicidio o lesioni, se quindi avesse natura dolosa o colposa.<sup>7</sup>

In base all'interpretazione che è stata conferita al dettato della norma, sembra che il legislatore intendeva prevedere un vero e proprio inasprimento del trattamento sanzionatorio, prevedendo per l'appunto fino a 18 anni nell'ipotesi di morte di più soggetti, non qualificando tali condotte come caratterizzate da dolo eventuale.

Occorre considerare in tale scenario, che l'eccessivo trattamento sanzionatorio andrebbe a legittimare il sospetto che si tratti di un reato d'evento, e quindi "non colposo"; in relazione ad un'analisi sistematica, considerando gli artt. 589 e 590 c.p., in costanza del medesimo elemento soggettivo, difficilmente potrebbe essere giustificato una significativa distinzione tra i due livelli sanzionatori.<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup>Lattanzi G., "L'omicidio stradale (vehicular homicide), relazione al convegno sul tema "Ipotesi su una nuova figura di reato: l'omicidio stradale" Napoli, 7 marzo 2014, p. 1978B; Pisa P., "L'omicidio stradale nell'eclissi giurisprudenziale del dolo eventual" e, in Dir. pen. proc., 2016, fasc. 2, p. 145 e ss.

<sup>8</sup>Fabbri E., "Il delitto di omicidio e lesioni personali stradali: dalla riforma alle problematiche applicative, cit., p. 3.

Da qui, appare probabile considerare che il legislatore si sia immaginato dei fatti posti in essere mediante un elemento soggettivo intermedio tra la colpa e il dolo, essendo tale ricostruzione interpretativa la sola idonea a garantirci un'adeguata spiegazione dell'incremento di natura sanzionatoria.<sup>9</sup>

Spostandoci sul contenuto disciplinato dalla legge che ha introdotto l'omicidio e le lesioni stradali, essa prevede un insieme di circostanze aggravanti per le ipotesi dove il conducente si pone alla guida sotto effetto di alcool o in stato di alterazione psico-fisica, in conseguenza all'assunzione di sostanza stupefacenti o psicotrope, determinando una pena edittale tra 10 anni, nell'ipotesi in cui il conducente abbia un tasso alcolemico superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro, e da 8 a 12 anni nel caso in cui il tasso superi 1,5 grammi per litro o c'è stata l'assunzione di stupefacenti o sostanze psicotrope; ad ogni modo, la medesima pena è prevista anche contro chi esercita professionalmente attività di trasporto di persone, ponendosi alla guida in stato di ebbrezza con un tasso alcolemico che va tra 0,8 e 1,5 grammi per litro.

Ulteriore circostanza legislativa ci porta a disquisire di ulteriori circostanze di natura aggravante, prevedendo quindi pene che vanno da 5 a 10 anni, nell'ipotesi in cui la velocità di guida del mezzo, all'interno di un centro urbano, è pari o superiore al doppio di quella prevista dalla legge o in ogni caso non inferiore a 70 km/h, e su strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima prevista dalla legge.<sup>10</sup>

---

<sup>9</sup>Lattanzi G., *"L'omicidio stradale"*, in Cass. Pen., 2014, fasc. 6, p. 1988; Squillaci E., *"Ombre e (poche)luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali"*; Ciuri F., *"Le oscillazioni della giurisprudenza tra dolo e colpa nei casi di guida spericolata: uno spazio per la "sconsideratezza"?"*, in *"Reato colposo e modelli di responsabilità. Le forme di un paradigma classico"*, a cura di Donini - Orlandi, Bononia University Press, 2013, p. 335 ss.

<sup>10</sup>Fabbri E., *"Il delitto di omicidio e lesioni personali stradali: dalla riforma alle problematiche applicative, cit., p. 4.*

Tuttavia, è stata anche disciplinata una specifica aggravante che si applica quando il conducente, responsabile di un omicidio stradale colposo, sia fuggito, aumentato quindi la pena da un terzo a due terzi, dove in ogni caso la pena non potrà essere inferiore a 5 anni.

Ed ancora, la legge del 2016 ha previsto anche un ulteriore aggravamento della pena, qualora il fatto sia stato realizzato da soggetto non in possesso di patente di guida o con patente sospesa o revocata, o nell'ipotesi in cui il mezzo non abbia un'idonea copertura assicurativa obbligatoria.

### 3. Perché è necessaria una fattispecie autonoma di omicidio stradale?

Rapportandoci ora con quelle che sembrano essere le più importanti criticità insite all'interno dell'ultima versione del disegno di legge presentata, dove appare inequivocabile la scelta del legislatore di indicare una fattispecie autonoma di omicidio stradale colposo, alla quale fa da contro altare l'ipotesi delle lesioni stradali colpose.

Ad ogni modo, in senso opposto a quanto è stato riscontrato in altre ipotesi<sup>11</sup>, nell'ambito della nuova figura delittuosa di che trattasi, la soluzione inerente alla costruzione di una figura autonoma non può trovare la propria giustificazione nel fatto che gli aumenti delle pene edittali sarebbero potute essere interrotti dalla compresenza di eventuali circostanze attenuanti.

Invero, tale pericolo è stato a suo tempo risolto dall'art. 590 bis c.p., dove tutte le ipotesi di omicidio colposo aggravate dalla violazione delle disposizioni circa la circolazione stradale, ed anche quelle di lesione colpose aggravate, anch'esse, dall'inosservanza di alcune delle medesime, sono venute meno all'attività di bilanciamento tra circostanze di segno diverso, previsto dall'art. 69 c.p.<sup>12</sup>

Idealizzando un rapporto con la fattispecie delittuosa dell'omicidio colposo, derivante dall'inosservanza di norme sulla circolazione stradale, l'aver raddoppiato i termini di prescrizione, in ragione di quelli ordinari, è stato già previsto dall'attuale art. 157, comma 6, c.p.; infatti, la presente norma, in riferimento all'omicidio colposo, non è esente da profili di irrazionalità, essendo connesso ad una tipologia delittuosa idonea a

---

<sup>11</sup>Romano M., *“I delitti contro la pubblica amministrazione. I delitti dei pubblici ufficiali. Art. 314-335-bis cod. pen.”*, III ed., Milano, 2013, *Sub Art. 319-ter/2*; Stortoni L., in AA. VV., *“Diritto Penale. Lineamenti di parte speciale”*, VI ed., p. 171.

<sup>12</sup>Mazzacuva N., *“L'apparente prossimità della colpa a garantismo e ultima ratio, in Reato colposo e modelli di responsabilità”*, cit., p. 38.

legittimare l'estensione degli ordinari termini di prescrizione; difficoltà che non appare riscontrabile.<sup>13</sup>

Ciò posto, l'aver raddoppiato i termini di prescrizione alla nuova ipotesi di omicidio stradale, prevista dall'art. 3 del d.d.l., rappresenta un risultato obbligato di tale scelta legislativa, rispetto ad una necessità.

Ciò che invece manca è una vera e propria omologa statuizione in materia di lesioni personali colpose, aggravate dalla violazione di norme sulla circolazione stradale, dove per altro non viene sentita l'esigenza di allargare le pene edittali, soprattutto dall'analisi di due aspetti: il primo è rappresentato dal fatto che le lesioni personali colpose c.d. stradali gravi e gravissime, che vanno a integrare una circostanza aggravante indipendente dal delitto base ex art. 590, comma 1, c.p., sono sottratte all'ordinario termine di prescrizione all'intervento di circostanze aggravanti o attenuanti, in base a quanto previsto dall'art. 157, comma 2, c.p.

---

<sup>13</sup>Romano M., in M. Romano–G. Grasso–T. Padovani, “*Commentario sistematico del codice penale. III. Art. 150-240*,” II ed., Milano, 2011, *sub* Art. 157/35.

#### **4. L'omicidio stradale colposo tra esigenze preventive e scelte di politica criminale**

Il d.d.l. C 3169-A e poi la legge n. 41 del 2016 celano al loro intento un evidente spirito repressivo postulata nei confronti della violazione delle disposizioni in materia di circolazione stradale, dalle quali sia derivato la morte o lesioni imputabili, essenzialmente a titolo di colpa, al responsabile; al contrario, come ha avuto modo di sostenere parte della dottrina<sup>14</sup>, non è presente alcun intento di carattere preventivo rispetto al fenomeno delle morti su strada che si intende reprimere.

Tale inciso deve senz'altro essere letto in combinato con le pulsioni emotive e con le esigenze di trasmettere un messaggio di natura politica e mediatica di rassicurazione, finalizzato a tranquillizzare i destinatari, invece che intervenire sulle sue cause; anche se tuttavia, appare alquanto riduttivo considerare solamente tali fattori, i principali fautori della mancata elaborazione di una prospettiva di carattere social-preventiva dei fenomeni ad oggetto.

Ad ogni modo, la legge del 2016 dev'essere opportunamente considerata, non come un punto di arrivo di un lungo iter legislativo, potendo essere anche intesa come quella principale espressione di un processo di carattere evolutivo, circa il complesso, annoso e problematico tema delle morti su strada.

Analizzando alcuni periodi storici prima dell'entrata in vigore della novella del 2016, e limitatamente ai primi anni 2000 quanto non si era ancora acuita la necessità mediatica di affrontare il tema degli incidenti stradali, il fenomeno delle morti su strada venne al contrario visto dal punto di vista delle regole di comportamento della circolazione stradale, così come appare possibile dall'approccio pratico che l'Ue ha

---

<sup>14</sup>Mantovani M., *“In tema di omicidio stradale”*, in DPC n. 2/2015, p. 157.

avuto; in particolare, ci si sta riferendo al primo libro bianco della Commissione, datato 2001, “La politica europea dei trasporti fino al 2010”, dove era ben chiaro la realizzazione dell’obiettivo finalizzato a ridurre il numero dei morti su strada in tutti gli Stati membri.<sup>15</sup>

Ecco che con tale inciso l’Ue ha voluto contribuire a realizzare tale obiettivo, concentrandosi soprattutto circa la questione sul piano della prevenzione, mediante la diffusione di buone pratiche e l’armonizzazione delle sanzioni, promuovendo, al tempo stesso, nuove tecniche, al fine di migliorare la sicurezza stradale.

Nello specifico, inoltre, ci si deve riferire in particolare al 2006, anno in cui a fronte di una costante ed incontrollabile crescita del fenomeno dell’infortunistica stradale, venne dato avvio ad una seconda fase caratterizzata dalla criminalizzazione dell’omicidio stradale, introducendo una preliminare azione avente ad oggetto l’inasprimento sanzionatorio circa l’ambito incriminatrice dell’omicidio colposo, poste in essere in palese violazione con le regole del codice della strada.

Più nel dettaglio, infatti, l’art. 589, comma 2, c.p. prevedeva la pena per l’omicidio colposo “comune”, se il fatto è commesso “con la violazione delle norme sulla circolazione stradale”, aumentata da 2 a 5 anni.

Un ulteriore riforma del regime sanzionatorio, in tema di omicidio colposo stradale, si affermò nel 2008, in relazione al c.d. “pacchetto sicurezza”, dove il Governo introdusse diverse novità legislative tra cui: l’aumento del limite massimo di pena ex art. 589, comma 2 c.p., nell’ipotesi di omicidio aggravato per essere commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale, portandolo da 5 a 7 anni di reclusione; la previsione dell’aumento di pena se il fatto veniva commesso in stato di ebbrezza alcolica con un tasso alcolemico superiore alla soglia di 1,5 grammi per litro o sotto

---

<sup>15</sup>Losappio G., “*Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali*”, in diritto penale contemporaneo.it., p. 4.

l'effetto di stupefacenti; in conclusione, venne aumentato il limite massimo di pena nelle ipotesi di morte di più soggetti, spostandosi da 12 a 15 anni di reclusione.<sup>16</sup>

Ebbene, il risultato dell'inasprimento delle pene è stato contestualmente comprovato dai dati ISTAT, dove il numero dei sinistri mortali su strada è diminuito; infatti con circa il 56,2 di morti per incidente ogni milione di abitanti, l'Italia supera la media europea, che si attiene al 51, 4, anche se in tale scenario appare possibile pensare che i deceduti per incidenti stradali nel 2008 sono arrivati a 80,3 ogni milione di abitanti, dati che ci permettono di sostenere che nell'ambito della prevenzione e contrasto al fenomeno di che trattasi, sono stati fatti significativi passi in avanti.<sup>17</sup>

In ragione di tali dati, quindi, la scelta politica criminale del legislatore nazionale è stata giustificata da imponenti finalità di carattere "propagandistiche", anziché da esigenze reali di natura criminologiche; invero, se per un verso le statistiche hanno rilevato una diminuzione dei sinistri mortali, per altro, l'eco di tali eventi drammatici viene sensibilmente avvertita dall'opinione pubblica, mediante l'apporto dei mass media che di fatto quotidianamente denunciano l'ineffettività delle pene applicate, richiedendo quindi al legislatore di intervenire al fine di evitare che, nell'ipotesi di lesione di beni di prima rilevanza, come la vita e l'integrità fisica, il responsabile possa rimanere impunito.

Ecco che in tale scenario, il ruolo dei mass media è quello di condizionare in senso alquanto determinante la percezione del rischio criminale, oltre al fatto di portare una reale valutazione dell'adeguatezza degli strumenti di contrasto da parte della pubblica opinione; infatti, la cronaca, i telegiornali, le inchieste fanno sì che la risposta del pubblico

---

<sup>16</sup>Si veda Gentile Donati D., "Omicidio stradale (l. 23 marzo 2016, n. 41)", in *Il Penalista*, speciale riforma, p. 7-9.

<sup>17</sup>Nel 2008 i morti su strada ammontavano a 4745. Nel 2013 il numero scende a 3.385, ben 1350 decessi in meno. Rapporto ACI ISTAT incidenti stradali anno 2013.



appaia parametrata in relazione alla rappresentazione collettiva, ormai consolidata nel tempo.<sup>18</sup>

---

<sup>18</sup>Catalisano G., “Colpevolezza ed opinione pubblica, in Altalex, 2011.

## CAPITOLO II

### ANALISI DEL NUOVO ART. 589 - BIS DEL CODICE PENALE

#### 1. L'art. 589-bis, comma 1: l'omicidio stradale semplice

La legge 23 marzo 2016, n. 41 ha introdotto il reato di “omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime”, rispondendo, di fatto, alle istanze di sanzionamento delle condotte lesive di beni giuridici di rilevanza primaria, come la vita e l'incolumità personale.

Mediante la configurazione di tali nuovi reati, congiuntamente all'innalzamento dei livelli sanzionatori, l'obiettivo era costituito dall'evitare che il reo potesse restare impunito, soprattutto in relazione all'applicazione di disposizioni che vanno a determinare una sostanziale impunità.<sup>19</sup>

La disposizione legislativa ha quindi creato un'ulteriore differenziazione del diritto penale, poiché lo stesso legislatore interveniente, si è focalizzato in particolar modo su specifici settori caratterizzati da lacune di tutela causati quindi da una scarsa effettività sanzionatoria.

Il punto di partenza della riforma ruota attorno ad un quadro normativo che già possedeva delle peculiarità rispetto al paradigma della fattispecie base, in particolar modo in riferimento ai livelli della pena edittale<sup>20</sup>, confermando quindi l'inidoneità del sistema sanzionatorio già esistente.

---

<sup>19</sup>Lattanzi G., “L'omicidio stradale. Relazione al convegno sul tema “Ipotesi su una nuova figura di reato: l'omicidio stradale”, Napoli 7 marzo 2014”, in Cass. pen., 2014, p. 1988.

<sup>20</sup>Roiati A., “L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione”, in Diritto penale contemporaneo, 1° giugno 2016.

Infatti, l'inadeguatezza della precedente normativa ha di fatto giustificato l'intervento del 2016 di riforma, che ha introdotto nello specifico gli artt. 589 bis e 590 bis c.p., abrogando di fatto le disposizioni che nei precedenti artt. 589 e 590 c.p. andavano a prevedere delle gravanti di pena per fatti posti in essere in violazione delle norme sulla circolazione stradale e che attualmente restavano in vigore per sanzionare solamente la violazione di norme per la prevenzione degli infortuni sui luoghi di lavoro

L'art. 589 bis, comma 1, c.p., disciplina la previsione del reato di omicidio colposo stradale, realizzato con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale.

Ebbene, svolgendo un parallelismo con i soggetti attivi del reato base con quella delle diverse circostanze aggravanti, appare una diversità di natura sostanziale; infatti, se da una parte il reato di omicidio stradale c.d. "semplice" di cui al comma 1 viene realizzato da "*chiunque cagioni la morte di una persona violando le norme sulla circolazione stradale*", dall'altra al fine dell'integrazione del reato di omicidio stradale aggravato, viene richiesto che il soggetto attivo sia un conducente di un veicolo a motore.<sup>21</sup>

Per fare un esempio, un conducente di un velocipede oppure un conduttore di animali o di veicoli a trazione animale, che presenta un evidente stato di ebbrezza media o grave o in stato di alterazione da sostanze, verrà sempre e soltanto considerato autore della previsione base di omicidio stradale e mai di quella aggravata.

Tuttavia, sulla scorta di alcuni subbi interpretativi si è affermato che la *ratio* della presente scelta legislativa si ricollega alla figura del dolo eventuale, connesso allo strumento mediante il quale viene determinato il danno alle persone, in considerazione del fatto che l'atteggiamento di chi si mette alla guida di un veicolo a motore in condizioni

---

<sup>21</sup>Ancillotti M., Carmagnini G., "*Il nuovo reato di omicidio stradale. tutte le modifiche al Codice Penale, al Codice dei Procedura Penale e al Codice della Strada*", Maggioli Editore, 2016, p. 45.

di grave alterazione psichico o con sprezzo delle disposizioni in materia di circolazione stradale, appare essere decisamente più grave di chi si pone alla guida di un veicolo non a motore o di un animale, ovvero si tratti di un pedone, proprio perché si tratta di una differente previsione del rischio di andare a cagionare un grave danno alle persone.<sup>22</sup>

Ad ogni modo, se il nuovo art. 589 bis c.p. intende sanzionare, in maniera più grave e diretta, l'omicidio stradale determinato dalla guida in stato di ebbrezza grave o media o sotto l'effetto di stupefacenti, o nello specifico, in particolari situazioni che determinano una presunzione di alto rischio per la sicurezza della circolazione, la differenziazione realizzata va di fatto a rispondere a criteri di compromesso sociale che a vere e proprie risultanze statistiche, poiché le cause che possono determinarsi in un sinistro e i relativi effetti che hanno ad oggetto anche il conducente del veicolo non a motore, sono connesse ad un'alea difficilmente circoscrivibile all'interno di una previsione "minimamente attendibile".<sup>23</sup>

---

<sup>22</sup>Ancillotti M., Carmagnini G., *"Il nuovo reato di omicidio stradale. tutte le modifiche al Codice Penale, al Codice dei Procedura Penale e al Codice della Strada, cit.*

<sup>23</sup>Ancillotti M., Carmagnini G., *"Il nuovo reato di omicidio stradale, cit.*, p. 46.

## **1.1 L'alcolemia come elemento aggravante**

Ulteriore argomentazione si riferisce a livello di ebbrezza che vanno ad attivare le ipotesi aggravanti disciplinate dall'art. 589-bis, commi 2, 3 e 4.

Infatti, secondo il legislatore occorre che l'ebbrezza sia grave o mediata, ai sensi dell'articolo 186, comma 2°, lett. b e c), ovvero quantomeno superiore a 0,8 g/l; tale precisazione si riferisce al fatto che come conseguenza che un omicidio stradale posto in essere da un conducente di un "veicolo a motore", in evidente in stato di ebbrezza lieve, ovvero con un tasso alcolico superiore a 0,5 g/l e non superiore a 0,8 g/l, è punito ai sensi dell'ipotesi generica del primo comma e non delle aggravanti di cui ai successivi commi 2,3 o 4, proprio perché stiamo parlando solo di conducenti di veicoli a motore in stato di ebbrezza media o grave.

## **2. Il rapporto tra l'art. 589 bis c.p. e l'art. 590 bis c.p. e le contravvenzioni della guida in stato di ebbrezza**

Un primo ed essenziale aspetto alquanto problematico che ha tenuto banco tanto in giurisprudenza che in dottrina, ben prima dell'introduzione dei nuovi artt. 589 bis e 590 bis c.p., ha ad oggetto il rapporto che sussiste tra il delitto di omicidio stradale o di lesioni personali stradali gravi o gravissime e le contravvenzioni della guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti, ex artt. 186 e 187 C.d.S.

Nello specifico, ci si domandava se, nell'ipotesi in cui uno stesso fatto concreto possa essere pulito tanto a titolo di omicidio colposo stradale o di lesioni personali quanto ai sensi delle disposizioni del codice della strada, dovesse applicarsi la disciplina generale sul concorso di reati o quella sul reato complesso ex art. 84, comma 1 c.p.; e quindi, se quel fatto, contemplato dal codice della strada, che diversamente va a configurare un autonomo reato contravvenzionale, diviene un elemento circostanziale che viene assorbito nell'ipotesi di delitto aggravato che va a derogare di fatto al concorso di reati, poiché la legge unifica il disvalore di tutti i momenti dell'impresa criminosa rappresentati da più fatti di reato.<sup>24</sup>

Ebbene, la soluzione di tale ambito prende in considerazione il diverso trattamento sanzionatorio che deriva dall'applicazione di una o dell'altra disciplina; sussiste quindi il concorso di reati nell'ipotesi in cui un soggetto vada a realizzare una pluri-violazione della legge penale, e conseguentemente rispondere di più reati.

Il concorso materiale si attua qualora un soggetto pone in essere, attraverso più azioni od omissioni, più violazioni della medesima o differenti norme incriminatrici; al

---

<sup>24</sup>Piccioni F., *“L'omicidio stradale, Analisi ragionata della Legge 23 marzo 2016, n. 41”*, 2016, Torino, p. 48.

contrario il concorso formale di reati lo si individua nelle ipotesi in cui un medesimo soggetto pone in essere una pluralità di violazioni della medesima o di diverse leggi penali attraverso una sola azione od omissione.<sup>25</sup>

In tale schema quindi, appare pacifico che, la differenza tra le due norme di concorso si basa sulla correlativa distinzione tra unità e pluralità di azioni che fa comprendere la diversa disciplina giuridica applicabile.

Infatti, all'interno del concorso materiale si vanno ad applicare tante pene quanti sono i reati, inosservanza al principio del *tot crimine, tot poenae*; al contrario, nel concorso formale di reati viene applicato il regime del c.d. cumulo giuridico, rappresentato, ex l'art. 81, 1° comma c.p., dall'applicazione della pena più grave con un aumento che corrisponde non alla somma delle altre pene, bensì una quota proporzionale prefissata dalla legge, nella specie, sino al triplo.<sup>26</sup>

Il reato complesso, ex art. 84 c.p., si verifica allorquando la legge considera come elementi costitutivi, o come circostanza gravante di un unico reato, fatti che costituirebbero, per se stessi reati.

Nello specifico quindi, in relazione ad una definizione che illustre dottrina ha coniato, il reato complesso altro non è che è “un'unificazione legislativa sotto forma di identico reato di due o più figure criminose, i cui rispettivi elementi costitutivi sono tutti compresi all'interno della figura risultante dall'unificazione”.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup>Fiandaca G. - Musco E., “*Diritto Penale, Parte generale*”, VI ed., Bologna, p. 662-664; Antolisei F., “*Manuale di diritto penale, Parte generale*”, X ed., Milano, p. 440-442.

<sup>26</sup>Fiandaca G. - Musco E., “*Diritto Penale, Parte generale*”, *cit.*, p. 666.

<sup>27</sup>Fiandaca G. - Musco E., “*Diritto Penale, Parte generale*”, *cit.*, p. 690.

Per citarne alcune si fa riferimento al reato di rapina ex art.628 c.p., il quale include il delitto di furto, quello di violenza privata ed anche il reato di sequestro di persona a scopo di estorsione prevista dal art. 635 c.p.

Si consideri inoltre che, uno dei reati assorbiti può anche assumere la posizione di circostanza gravante<sup>28</sup>; questo è il caso del delitto di furto aggravato dalla violenza sulle cose.

Da ciò emerge che la caratteristica essenziale del reato complesso, è rappresentato dalla sua scindibilità in più fatti criminosi minori; naturalmente non è necessario che il nuovo tipo di reato debba risultare formato solo dal materiale di altri reati, poiché può esservi anche un *quid pluris* ai due o più reati che devono essere contenuti al completo.<sup>29</sup>

---

<sup>28</sup>Prosdocimi S., “*Reato complesso*”, in Dig. disc. pen., Torino, 1996, vol. XI, p. 212; Vassalli G., “*voce Reato complesso*”, in Enc. dir., Milano, 1987, vol. XXXVIII, p. 816 ss.

<sup>29</sup>Antolisei F., “*Manuale di diritto penale*”, cit., p. 458.



### 3. Le circostanze aggravanti

I successivi commi della fattispecie delittuosa che si sta analizzando, vanno di fatto ad introdurre le circostanze aggravanti, c.d. ad effetto speciale, le quali vengono espressamente definite dal nuovo art. 590-*quater* c.p., andandole quindi a sottrarre dal possibile esito cristallizzante del giudizio di bilanciamento, così come avveniva in passato per quanto concerne l'art. 590-*bis* c.p.

In tale scenario quindi, le concorrenti circostanze attenuanti, differenti da quelle previste dagli art. 98 e 114 c.p., non possono di fatto essere ritenute prevalenti e le diminuzioni si realizzano nei confronti della pena determinata ai sensi delle aggravanti ad oggetto; in relazione a tale disposizione e quindi è possibile individuare alcune significative innovazioni ed anche ad un inasprimento del regime sanzionatorio.<sup>30</sup>

Ciò posto, appare interessante di individuare la sola fattispecie di omicidio stradale, dove viene contemplata una pena che va da 8 a 12 anni nell'ipotesi in cui il soggetto guidava il veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica, e quindi quando il tasso alcolemico supera il valore di 1,5 g/l o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Le medesime pene vengono imputate a coloro che realizzano professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose i quali guidano il mezzo in stato di ebbrezza, nell'ipotesi in cui il tasso alcolemico viene ricompreso tra 0,8 e 1,5 g/l.

Spostandoci sul versante dello stato di ebbrezza, il 3° comma dell'art. 589 bis c.p., costituisce una deroga al comma successivo, che, per il tasso alcolemico compreso tra 0,8 e 1,5 g/l, va a prevedere una pena della reclusione da cinque a 10 anni; il guidatore "di

---

<sup>30</sup>Basile, "L'enorme potere delle circostanze sul reato; l'enorme potere dei giudici sulle circostanze", in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2015, fasc. 4, p. 1743 e ss.

professione” e quindi sottoposta ad un regime sanzionatorio più aspro rispetto a quello introdotto per il guidatore c.d. “non qualificato”.

Ogni modo, la guida realizzata in stato di ebrezza si pone in stretta connessione con una progressione sanzionatoria che corrisponde alle soglie alcolemiche disciplinate dall’articolo 186, 2° comma del Codice della Strada, al contrario nelle ipotesi di alterazione che consegue all’assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, trova sempre l’applicazione della forbice edittale che va dagli 8 ai 12 anni.

La presente distinzione può essere spiegata in ragione del fatto che l’assunzione di sostanze stupefacenti non rileva in quanto tale, poiché appare essere necessario anche il conseguente stato di alterazione<sup>31</sup>; tale inciso, come ha avuto modo di affermare la giurisprudenza di legittimità, appare ripetitivo sottolineare le difficoltà di prova, le quali vanno oltre l’alternativa tra l’accertamento strumentale e quello su base sintomatica.<sup>32</sup>

Ebbene, al fine di assicurare una concreta diversificazione dei limiti della pena, la riforma del 2016 va quindi a modificare gli artt. 224 bis e 359 bis c.p.p., i quali vanno ad estendere ai nuovi reati di omicidio e lesioni stradali colpose la possibile sottoposizione collettiva a prelievi di materiale biologico o ad accertamenti medici.<sup>33</sup>

Ed infatti, la pena che va da i 5 e 10 anni di reclusione si applica anche ai conducenti che vanno a realizzare specifiche violazioni del codice della strada, evidentemente considerate particolarmente gravi dal legislatore del 2016 come: il superamento dei limiti di velocità; l’attraversamento di un incrocio con semaforo rosso;

---

<sup>31</sup>Travaini - De’ Micheli - Bossi, “Guida in stato di alterazione dovuto all’uso di sostanze psicotrope o stupefacenti e tutela della salute, ovvero il legislatore emotivo”, in *Riv. it. med. leg.*, 2010, fasc. 6, p. 1097 ss.

<sup>32</sup>Cass. pen., Sez. IV, 26 gennaio 2016, n. 8383, in *Pluris.*; Cass. pen., sez. IV, 2 luglio 2015, n. 36777, in *Dejure*.

<sup>33</sup>“Omicidio stradale e lesioni personali stradali: le linee guida della Procura di Trento”, in *Diritto penale Contemporaneo*, 5 aprile 2016.

la circolazione contromano; l'inversione di marcia in prossimità o in corrispondenza di incroci, curve o dossi o nell'ipotesi di sorpasso di altro veicolo in corrispondenza di un attraversamento pedonale.

In tali ipotesi quindi, il settimo comma dell'art. 589 bis c.p. va a disciplinare un aumento di pena nell'ipotesi in cui il fatto sia stato commesso da un soggetto non munito di patente di guida o con patente sospesa o revocata, o qualora il veicolo sia di proprietà dell'autore del fatto che sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria.

Conclusione, l'ultimo comma dell'art. 589 bis c.p., introduce una disposizione speciale concernente al concorso formale di reati, prevedendo quindi che nell'ipotesi di morte di più soggetti o di morte di una sola o più persone e lesioni a uno o più persone, va ad essere applicata la pena che dovrebbe infliggersi per la violazione più grave aumentata fino al triplo, ma in ogni caso non superiore a 18 anni.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup>Massaro A., *“Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale frammentario a un diritto penale frammentato”*, in *Diritto penale contemporaneo*, 2016, p. 10.

#### 4. L'aggravante della fuga

La riforma legislativa del 2016 ha di fatto introdotto un'ulteriore aggravante nell'ipotesi in cui i soggetti fuggano dopo aver cagionato il delitto; in particolare, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e non può essere inferiore a cinque anni nell'ipotesi di omicidio stradale e a tre anni nel caso di lesioni stradali.

Una delle prime impressioni è rappresentata dal fatto che il legislatore sembra che abbia perso l'occasione per un coerente inserimento della nuova disposizione nel più ampio contesto sistematico di destinazione; ci si riferisce, ovviamente, ai reati di fuga e omissione di soccorso ex art. 189, comma 6° e 7°.

Invero, stiamo parlando di una fattispecie che viene posta in essere a tutela di interessi giuridici distinti, in relazione al fatto che il delitto di fuga andrebbe ad evitare che si renda impossibile l'identificazione degli utenti coinvolti nell'incidente stradale ed anche la corretta identificazione delle sue modalità di verifica; al contrario, l'omessa assistenza ha lo scopo di garantire il necessario soccorso di coloro che sono rimasti feriti a seguito del sinistro, da cui ne deriverebbe l'ammissibilità di un concorso tra le due fattispecie di reati.<sup>35</sup>

Tuttavia, anche a voler considerare che la nuova disposizione sia speciale rispetto a quelle previste nel codice della strada<sup>36</sup>, si tratta in ogni caso di andare a chiarire se la specialità va ad operare sia nei confronti dell'ambito della fuga, che nel caso di omessa

---

<sup>35</sup>Cass. pen., sez. IV, 10 ottobre 2014, n. 3783, in *CED Cass.*, rv. 261945.

<sup>36</sup>Amato, "La nuova disciplina dell'omicidio e delle lesioni stradali (legge 23 marzo 2016, n. 41)", *cit.*, p. 11.

assistenza, o al contrario rimanga impregiudicata la possibilità di applicare il reato ex art. 189, 7° comma C.d.S., da considerarsi insieme alla nuova aggravante della fuga.<sup>37</sup>

In ogni caso, in tale nuovo scenario non appare possibile sostenere che il legislatore del 2016 abbia di fatto “incentivato” il rispetto dell’obbligo di andare a soccorrere o assistere il soggetto incidentato.<sup>38</sup>

Altro aspetto da considerare è rappresentato dal fatto che la legge del 2016 ha di fatto mutato la disposizione ad oggetto, rendendola decisamente più applicabile solamente alle ipotesi in cui “dall’incidente derivi il delitto di lesioni personali colpose”, andando ad eliminare le fattispecie di omicidio, compresa quella di cui all’art. 589 *bis* c.p.

In riferimento, invece, alle lesioni personali stradali, tenendo presente che l’art. 590 *bis* c.p. appare essere una fattispecie autonoma rispetto all’art. 590 c.p., se ne deduce che neppure al delitto ad oggetto sia applicabile il nuovo art. 189, 8° comma C.d.S.<sup>39</sup>

In conclusione, quindi, l’intento repressivo realizzato dal legislatore appare essere chiaro; al contrario, di difficile comprensione risulta l’ambito preventivo a cui legge del 2016 si ispira.

---

<sup>37</sup>Squillaci, “*Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*”, in *Diritto penale contemporaneo*, 18 aprile 2016, p. 25 e ss.

<sup>38</sup>Anche l’art. 189, 8° comma C.d.S. che prevede che, “*Il conducente che si fermi, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall’incidente deriva il diritto di omicidio colposo di lesioni personali colpose, non è soggetto all’arresto stabilita per il caso di flagranza di reato*”.

<sup>39</sup>Squillaci, “*Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali, cit.*”.

## **CAPITOLO III**

### **IL FENOMENO DELLA PIRATERIA STRADALE**

#### **1. Conoscere la criminalità stradale**

Nell'indagine posta nei confronti della criminalità stradale appare necessario elencare una chiara e diretta casistica di tale tipologia di criminalità, soprattutto a partire dall'esperienza operativa, portando come casi alcuni raggruppamenti per affinità.

La criminalità stradale, quindi, viene suddivisa in alcune famiglie di violazioni, che qui di seguito verranno elencate:

- a) reati colposi contro la persona, lesioni e omicidio, disciplinati dagli artt. 589 e 590 c.p.;
- b) reati contravventivi di pericolo, come ad esempio la guida sotto effetto di stupefacenti e sostanze alcoliche, previste dall'artt. 186 e 187 del Codice della Strada;
- c) violazioni di varia natura relative alla regolarità amministrativa della guida, che vanno a comprendere una quantità di aspetti come ad esempio le formalità di registrazione del veicolo, la targatura, la revisione, la copertura assicurativa, il conseguimento della patente, tutte disposizione previste e disciplinate dal Codice della Strada e dagli artt. 470, 482, 485, 489 c.p.;
- d) violazioni amministrative relative alle norme di comportamento nella condotta del veicolo o alle sue caratteristiche tecniche, sanzionate da numerose disposizioni della Codice della Strada;
- e) delitti di pirateria della strada, ex art. 189 C.d.S, gare clandestine di velocità ex art. 9-bis C.d.S, truffe anche assicurative, artt. 640, 642 c.p., furto, ricettazione e riciclaggio di veicoli, artt. 624, 625, 648, 648-bis c.p.

La presente suddivisione in cinque differenti categorie, poggia sulla ratio della diversità di percezione che le presenti violazioni creano; si pensi, in particolare alle

“violazioni amministrative relative alle norme di comportamento”, esse fanno parte della quotidianità di tutti i giorni, soprattutto per gli automobilisti, suscitando emozione solamente per quanto concerne i casi maggiormente eclatanti.<sup>40</sup>

Ad ogni modo, appare alquanto arduo svolgere un esame di natura qualitativa della criminalità stradale, proprio perché le circostanze di essa appaiono connesse ad alcune significative variabili come ad esempio il tasso di motorizzazione o addirittura l’oscillazione del costo del carburante.<sup>41</sup>

Appare ormai risaputo che le modalità di raccolta dei dati, in tale materia, non hanno tuttavia ad oggi raggiunto forme ampiamente condivise; a tal proposito si pensi al fatto per cui vi è un intervallo di tempo alquanto lungo tra l’avvio di un procedimento penale all’atto della denuncia posta in essere dalle Forze dell’Ordine nei confronti di un soggetto trasgressore e la definizione del procedimento con l’ultimo grado di giudizio; in questo ambito, infatti, nel caso in cui fosse individuata una significativa discrasia tra quanto ipotizzato dai primi inquirenti e quanto in realtà definitivamente sancito dalla magistratura, ci farebbe chiedere che senso abbiano tutte le raccolte di dati e informazioni, elargite da ogni ente.

Tuttavia, per quel che c’interessa in questa sede, al fine d’individuare significativi elementi utili sullo *status quaestionis* della criminalità stradale, andiamo a ripercorrere le categorie che sono state individuate nelle precedenti pagine, attribuendole i valori

---

<sup>40</sup>Piselli A., “*Pirateria della strada: un’analisi criminologica*”, in *Rivista di Criminologia, Vittimologia e Sicurezza*, vol. VIII, n. 1, Gennaio-Aprile 2014, p. 4.

<sup>41</sup>Il problema era stato intravisto già da Kaiser, il quale tuttavia offre alcuni interessanti spunti su come temperare questa difficoltà, parte dei quali recepiremo tentando di adattarli alla situazione attuale: Kaiser G., “*Kriminologie – Ein Einfuehrung in die Grundlagen*”, C.F. Muller, Heidelberg-Karlsruhe, 1979 (trad. ital. *Criminologia*, Giuffré, Milano, 1985), pp. 369 ss.

quantitativi che si possono riscontrare dalle statistiche ufficiali ed anche da osservatori specializzati.

Partiamo dai reati colposi contro la persona, che dal punto di vista statistico si traducono nel computo dei sinistri stradali con feriti o morti, che ufficialmente appaiono in maggior calo, con progressione storica positiva nell'ultimo decennio; nello specifico, in riferimento ai dati raccolti nel 2011, occorre confrontare tali dati con quelli raccolti dall'IVASS, ovvero l'istituto per la vigilanza delle assicurazioni, il quale riferisce a 2.672.715 sinistri stradali.<sup>42</sup>

Ragionamento differente dev'essere fatto per quanto riguarda l'ambito degli omicidi colposi, dove l'intervento delle Forze dell'Ordine appare essere costante ed ampiamente completo grazie alla documentazione ISTAT, poiché è stato ravvisto un calo tendenziale dell'indice di mortalità stradale.

Avendo riguardo, invece, ai reati contravventivi di pericolo, occorre precisare che il contrasto a tali fattispecie di reati è in netto aumento, fenomeno che tra l'altro viene contrastato con le campagne di contrasto come la "*Drugs on Street*", che per diversi anni ha visto un importante e rilevante sforzo delle Forze dell'Ordine.

---

<sup>42</sup>I.V.A.S.S., Ramo R.C. Autoveicoli terrestri. Distribuzione regionale e provinciale dei premi e dei sinistri anno 2011 (disponibile sul sito: [www.ivass.it](http://www.ivass.it)).



## 2. La pirateria stradale

Nella trattazione che sin dalla prima pagina stiamo portando avanti, merita indubbiamente un'analisi la figura del pirata della strada, ovvero del c.d. offender; in particolare, infatti, occorre raccogliere tutti quegli elementi informativi che emergono nella fase delle indagini, per poi confrontarli con l'analisi dei dati al fine di individuare i maggiori spunti di studio.

Nello specifico, l'Osservatorio ASAPS ha condotto un'analisi che ha fornito decisive informazioni in ragione della casistica delle vicende di pirateria; da qui si legge, un aumento dei casi, da 500 a 1000 in 5 anni, una diminuzione di soluzioni che invece calano dal 75 a al 60%; in tal senso, dinnanzi ad un fenomeno in aumento, la capacità di reazione del sistema non appare essere tempestiva, molto spesso dovuta ad una scarsa predisposizione di materie e aspetti finanziari per evitare che tutto ciò accada.

La diretta conseguenza del mancato e non idoneo intervento è spiegato, di fatto, da unità operative sempre più scarse che non riescono a fronteggiare il numero di casi di sinistri stradali provocati dai pirati della strada.

Tale ambito ha una diretta ed immediata ripercussione soprattutto per quanto concerne l'omicidio stradale, dove il numero di denunce per omicidio colposo, potrebbe essere rappresentativo della quota-limite di azione già raggiunta dalle preposte unità inquirenti.<sup>43</sup>

A questo punto, occorre definire quella che è la definizione di pirateria, ovvero quell'azione volontaria di fuga e omissione di soccorso ai feriti eventualmente presenti, tenuta da colui che abbia almeno concausato un sinistro stradale.

---

<sup>43</sup>Piselli A., *“Pirateria della strada: un'analisi criminologica”*, cit., p. 16.

In tale nozione di pirateria è quindi ravvisabile il fatto che la causa primaria dell'esistenza del fenomeno della pirateria è dato da un evento accidentale come il sinistro stradale; ma tuttavia, tale inciso ci fa sovvenire un quesito: perché accadono i sinistri stradali?

Nella maggior parte dei casi essi si realizzano come condizione, seppur nefasta, di un'essenziale violazione delle principali regole del codice della strada e quindi soprattutto in ragione di una violazione delle norme di comportamento, come quelle sulla precedenza, sul sorpasso, sulle distanze di sicurezza, sul rispetto del semaforo.

Si tratta, nello specifico, quindi di condotte quasi sempre sanzionate a livello amministrativo, seppur con modalità lievi, in tutte quelle ipotesi in cui il fatto della pirateria, al contrario, riceve una sanzione decisamente più dura.

Da qui si viene quindi a creare un divario tra il rischio corso con una condotta leale e quello che invece si realizza dalla pirateria, ovvero in piena violazione del dogma coniato da Cesare Beccaria che afferma: *“perché una pena ottenga il suo effetto, basta che il male della pena ecceda il bene che nasce dal delitto; e in questo eccesso di male dev'essere calcolata l'infalibilità della pena, e la perdita del bene che il delitto produrrebbe”*.<sup>44</sup>

Ad ogni modo, appare interessante a questo punto della nostra analisi, stilare alcune precisazioni sul fenomeno della pirateria, ed in particolare si tenga conto:

- 1) del fatto che la fattispecie delittuosa della pirateria è opportunamente connessa ad un sinistro stradale, anche se non consegue necessariamente dalle circostanze di esso;
- 2) i moventi plausibili della fuga sono l'irregolarità formale o la commissione di altri delitti stradali gravi, dai quali discendono sanzioni pesanti;

---

<sup>44</sup>Beccaria C., *“Dei delitti e delle pene”*, Coltellini, Livorno, 1764, p. 15.

3) potrebbero essere considerati moventi probabili della fuga lo stato di intossicazione, le gare clandestine, la gravità delle conseguenze del sinistro.

### 3. La vittimologia stradale come conseguenza della pirateria

Il reato di pirateria stradale porta con sé un quadro vittimologico di un certo spessore, essendo di fatto costituito in maniera peculiare rispetto altre forme criminali.

Il presupposto logico della pirateria, come abbiamo già visto, è rappresentato da un vero e proprio accadimento, da un sinistro stradale ovvero un evento accidentale e non voluto; in tale contesto quindi, la vittima dell'evento di pirateria, non è selezionata in relazione ad un disegno criminale in senso classico, non si tratta neanche di un bersaglio scelto dal pirata.

Essenzialmente, la vittima del sinistro stradale è un qualsiasi utente della strada, il quale potrebbe anche non essere necessariamente un conducente di veicoli, potendo quindi essere ricompresi tutti gli individui.

Da quanto detto emerge una prima considerazione in base alla quale la vittima della pirateria appare essere essenzialmente casuale, e dove la possibilità di essere vittimizzata in tal maniera espone la totalità della popolazione ad eventi di questo tipo.

In tale scenario è possibile ipotizzare il fatto che siano presenti alcuni gradi di oscillazione nel contributo della vittima stradale alla realizzazione dell'evento, ovvero la sua partecipazione, anche se tuttavia non sembra rilevante in tale riflessione, se non per l'ovvia constatazione in base alla quale coloro che maggiormente si muovono su strada sono conseguentemente esposti ad un maggior rischio.<sup>45</sup>

La vittima del sinistro stradale può subire danni ai beni, in particolar modo al proprio veicolo, e alla persona, le quali possono variare da lesioni lievi fino alla morte, e

---

<sup>45</sup>Bisi R., "Vittime, vittimologia e società", in Bisi R., Faccioli P. (a cura di), "Con gli occhi della vittima: approccio interdisciplinare alla vittimologia", FrancoAngeli, Milano, 1996, p. 71 ss.

ripercussioni che derivano dalla sua eventuale inabilità, come ad esempio problematiche economiche derivante dall'assenza al lavoro.

In questa sede, occorre solamente mettere in evidenza una essenziale partizione del danno primario patito dalla vittima all'interno di due categorie che qui di seguito verranno delineate:

a) un primo aspetto è dato dal danno ulteriore, ovvero oltre quello immediatamente patito che può precipitare ulteriormente, quindi la lesione subita che, senza il necessario e tempestivo soccorso, può aggravarsi o giungere addirittura nella morte, e la rabbia e la paura che deriva dall'essere abbandonato, soprattutto quando si è in condizione di pericolo;

b) un secondo aspetto è ravvisabile all'interno del danno calcolabile, ovvero quello complessivamente patito a seguito dei più complessi calcoli medico-legali, il quale può essere trasformato in una somma che rappresenta il risarcimento, eventualmente connesso ad altre sanzioni che costituiscono l'abolizione del soggetto che ha cagionato il danno.<sup>46</sup>

Giunti a questo punto appare necessario interrogarci sul rapporto intercorrente tra la vittima e il pirata cosiddetto *offender* all'interno del sinistro stradale; infatti, dopo che è avvenuto il sinistro, le conseguenze più o meno gravi dovranno essere trattate e finiranno con l'essere convertiti in forme di danno calcolabili, finalizzate al risarcimento, ma che nell'immediatezza del fatto vengono collocate all'interno di una cosiddetta zona grigia in cui è presente una forma di solidarietà sociale imposta dalla norma, che consente di bloccare al minimo il danno già realizzato.

In tale ambito occorre citare l'articolo 189 del codice della strada, che agisce in tale direzione, andando ad imporre di prestare la necessaria assistenza al fine di

---

<sup>46</sup>Piselli A., "*Pirateria della strada: un'analisi criminologica*", *cit.*, p. 13.

circoscrivere il danno interiore, mettendosi al tempo stesso a disposizione dell'autorità per poter correttamente definire ed andare a risarcire il danno da calcolare.

Uno dei più importanti moventi che scaturiscono dalla condotta criminale del pirata, è dato dall'incapacità di fronteggiare in maniera idonea e corretta il calcolo del danno che circoli con veicolo privo di un'idonea copertura assicurativa.

Infatti, il pirata al fine di sfuggire dalle proprie responsabilità in relazione al danno cagionato, può essere disposto a lasciare al proprio destino una persona ferita il cui danno ulteriore in effetti non è dall'offendere neanche direttamente ricercato; questo schema appena descritto porta la vittima del reato alla condizione drammatica di andare a subire una tripla vittimizzazione, poiché dapprima è vittima dell'incidente stradale, in seguito dell'abbandono e quindi dell'omissione di soccorso, sdoppiandosi il momento della vittimizzazione primaria ed infine della vittimizzazione secondaria.

Trattando il tema della pirateria stradale, viene posto in rilievo una problematica significativa che è rappresentata dalla difficoltà di vedere risarciti i propri danni e puniti coloro che li hanno cagionati; tale condizione, tuttavia, in realtà è stata parzialmente affrontata anche da qualche disposizione legislativa.

Ciò posto quindi, in tale contesto l'aspetto della vittimizzazione secondaria assume la caratteristica in base alla quale la vittima della pirateria può vedere frustrate le sue aspettative oltre che di giustizia, proprio perché il pirata non è stato individuato; dall'altra parte.

#### 4. Dati e notizie di cronaca

Nel 2021 la legge che ha introdotto il reato di omicidio stradale ha compiuto cinque anni ed è interessante riscontare quali sono stati i pro e i contro e il bilancio di tale disposizione normativa.

Un primo bilancio ci viene fornito dall’Anci, l’Associazione Nazionale dei Comuni Italiani, che ci dice che dal 2016 al 2021, le attività svolte dalle Polizie Locali in Italia hanno portato a ben 2.499 soggetti indagati per omicidio stradale e ben 18.881 per lesioni stradali.<sup>47</sup>

Un’importante quesito da porci attiene al tipo di incidenza che hanno avuto tali dati sulla riduzione di morti e feriti; invero, nel 2019 l’ISTAT ha rilevato in ben 171.183 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia, con un piccolo calo rispetto al 2018, che aveva visto ben 3.173 vittime; inoltre il numero dei morti, tuttavia, è diminuito rispetto al 2018 per il secondo anno consecutivo dopo l’aumento del 2017.

Ciò che appare chiaro, dalla creazione della legge sull’omicidio colposo stradale, è che tale provvedimento non è stato poi così incisivo e dalla portata ampiamente dissuasiva; forse perché ancora molti conducenti non erano ancora a conoscenza delle gravi, anzi gravissime conseguenze che potevano subire i loro comportamenti negligenti.

Unica magra consolazione è data dal fatto che molti pirati della strada sono stati messi in condizione di non fare del male o attentare alla vita dei pedoni.

---

<sup>47</sup>Borgomeo V., “*Compie 5 anni la legge sull’omicidio stradale, ecco il bilancio*”, in la Repubblica, 29 marzo 2012, [https://www.repubblica.it/cronaca/2021/03/29/news/compie\\_5\\_anni\\_la\\_legge\\_sull\\_omicidio\\_stradale\\_ecco\\_il\\_bilancio-294220187/](https://www.repubblica.it/cronaca/2021/03/29/news/compie_5_anni_la_legge_sull_omicidio_stradale_ecco_il_bilancio-294220187/).

Oltre ai numeri forniti dall’Anci, dobbiamo anche contestualizzare la situazione con i dati che ci forniscono la polizia stradale e i carabinieri, anche se i soli dati forniti dall’Anci ci dicono che il bilancio dei sinistri stradali mortali e con feriti, è pari al 65%.

Se si circoscrive l’indagine solamente alle 33 città con una popolazione superiore ai 150.000 abitanti, appare possibile notare come a Roma ci siano stati 622 casi con 635 decessi; a Milano 197 con 201 decessi; a Napoli 137 sinistri mortali con 138 morti; a Torino 126 sinistri con 129 morti; a Genova 97 con 99 decessi.<sup>48</sup>

Tuttavia, nel bilancio di questi primi cinque anni di legge sul reato di omicidio stradale, dev’essere considerato che è stata smentita una delle più importanti preoccupazioni all’indomani dell’introduzione della norma, ovvero quella dell’elevato numero di arresti e fermi che si potevano verificare; infatti, in base ai dati delle locali Polizie, ci sono stati solamente 31 arresti eseguiti in flagranza di reato.

Le statistiche ci raccontano anche di incidenti mortali dove le vittime sono i bambini, causati dal comportamento superficiale e spericolato di automobilisti ubriachi o drogati, o che procedevano a velocità folli; in tali casi, finivano regolarmente con condanne risibili anche nei casi aggravati in cui la pena di allora prevedeva già la condanna da 3 a 10 anni, che divenivano 15 nei casi di omicidio plurimo, ma le pene, grazie ad attenuanti concesse con regolarità sistematica e ai patteggiamenti, rimanevano ferme nel limite dei due anni e qualche mese, con nessun giorno di galera e vere e proprie mortificazioni per le famiglie delle vittime decedute o delle vittime stesse in caso di lesioni gravi, gravissime e con lesioni permanenti.<sup>49</sup>

---

<sup>48</sup>Borgomeo V., “*Compie 5 anni la legge sull’omicidio stradale, ecco il bilancio*”, *cit.*

<sup>49</sup>*Ibidem.*



Vediamo adesso alcuni casi di cronaca nera.

- Il 10 marzo 2023 a Milano è stato arrestato un automobilista, con l'accusa di omicidio stradale e omissione di soccorso, per aver travolto e ucciso una persona a bordo di un monopattino<sup>50</sup>;
- L'11 ottobre 2022 un pirata della strada ha investito e ucciso due turiste belghe a di Roma 24 e 27 anni; in particolare l'uomo con dei precedenti, guidava con la patente sospesa e sotto effetto di alcolici e stupefacenti<sup>51</sup>;
- Il 15 dicembre 2022 a Cagliari si è costituito presso la stazione dei Carabinieri, il conducente dell'auto che aveva ucciso a Quartu Sant'Elia, un uomo a bordo di una bicicletta mentre tornava a casa dal lavoro.

---

<sup>50</sup>[https://www.ansa.it/lombardia/notizie/2023/03/10/arrestato-pirata-della-strada-ha-investito-un-30enne-in-monopattino\\_018a3664-4f2c-4729-ac2c-d8a02bb86ae7.html](https://www.ansa.it/lombardia/notizie/2023/03/10/arrestato-pirata-della-strada-ha-investito-un-30enne-in-monopattino_018a3664-4f2c-4729-ac2c-d8a02bb86ae7.html).

<sup>51</sup>[https://www.ilmattino.it/primopiano/cronaca/turiste\\_morte\\_roma\\_arrestato\\_pirata\\_strada-6982888.html](https://www.ilmattino.it/primopiano/cronaca/turiste_morte_roma_arrestato_pirata_strada-6982888.html).

## **Conclusioni**

Giunti al termine dell'indagine sul reato di omicidio stradale colposo, appare necessario rassegnare alcune significative e personali conclusioni.

L'introduzione del reato di omicidio stradale colposo, da un lato rappresenta indubbiamente un evidente intervento legislativo, volto ad arginare le continue morti sulla strada, dall'altro tuttavia ha dato vita a perplessità di natura applicativa e processuali.

Su quest'ultimo aspetto, infatti, oggi, chiunque commetta un comportamento lesivo nei confronti di un pedone, a bordo di un mezzo, automaticamente viene ricondotto all'interno dell'ambito dell'art. 589 bis c.p., senza distinguere chi ha posto in essere il delitto di omicidio colposo stradale in presenza o in assenza di assunzione di alcool o stupefacenti.

Dal punto di vista pratico, tuttavia, la nuova disposizione non ha assolutamente attenuato il fenomeno della pirateria da strada, anzi per certi aspetti è aumentata vertiginosamente.

Purtroppo, ad oggi, si devono ancora fare i conti con l'imprudenza, la superficialità ma soprattutto l'incoscienza di soggetti che, sprezzanti del pericolo, mettendosi alla guida del proprio veicolo tolgono per sempre vite innocenti, colpevoli solamente di trovarsi nel posto sbagliato al momento sbagliato.

## Bibliografia

<sup>1</sup>“*Omicidio stradale e lesioni personali stradali: le linee guida della Procura di Trento*”, in *Diritto penale Contemporaneo*, 5 aprile 2016.

<sup>1</sup>Amato, “*La nuova disciplina dell’omicidio e delle lesioni stradali (legge 23 marzo 2016, n. 41)*”, *cit.*, p. 11.

<sup>1</sup>Anche l’art. 189, 8° comma C.d.S. che prevede che, “*Il conducente che si fermi, occorrendo, presti assistenza a coloro che hanno subito danni alla persona, mettendosi immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria, quando dall’incidente deriva il diritto di omicidio colposo di lesioni personali colpose, non è soggetto all’arresto stabilita per il caso di flagranza di reato*”.

<sup>1</sup>Ancillotti M., Carmagnini G., “*Il nuovo reato di omicidio stradale. tutte le modifiche al Codice Penale, al Codice dei Procedura Penale e al Codice della Strada*”, Maggioli Editore, 2016, p. 45.

<sup>1</sup>Ancillotti M., Carmagnini G., “*Il nuovo reato di omicidio stradale. tutte le modifiche al Codice Penale, al Codice dei Procedura Penale e al Codice della Strada, cit.*

<sup>1</sup>Ancillotti M., Carmagnini G., “*Il nuovo reato di omicidio stradale, cit.*, p. 46.

<sup>1</sup>Antolisei F., “*Manuale di diritto penale*”, *cit.*, p. 458.

<sup>1</sup>Bartoli, Caldaro, Martini, Piccioli, Pisa, “*Dolo e colpa negli incidenti stradali*”, in *Dir. Pen. Proc. Gli speciali*, 2011; Pisa P., “*L’omicidio stradale nell’eclissi giurisprudenziale del dolo eventual*”e, *ivi*, 2016, p. 145 s; Losappio G., “*Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali*”, in <http://www.penalecontemporaneo.it/d/4852-dei-nuovi-delitti-di-omicidio-e-lesioni-stradali>, p. 5.

<sup>1</sup>Basile, “*L’enorme potere delle circostanze sul reato; l’enorme potere dei giudici sulle circostanze*”, in *Riv. it. dir. proc. pen.*, 2015, fasc. 4, p. 1743 e ss.

<sup>1</sup>Beccaria C., “*Dei delitti e delle pene*”, Coltellini, Livorno, 1764, p. 15.

<sup>1</sup>Bisi R., “*Vittime, vittimologia e società*”, in Bisi R., Faccioli P. (a cura di), “*Con gli occhi della vittima: approccio interdisciplinare alla vittimologia*”, FrancoAngeli, Milano, 1996, p. 71 ss.

<sup>1</sup>Borgomeo V., “*Compie 5 anni la legge sull’omicidio stradale, ecco il bilancio*”, in la Repubblica, 29 marzo 2012, [https://www.repubblica.it/cronaca/2021/03/29/news/compie\\_5\\_anni\\_la\\_legge\\_sull\\_omicidio\\_stradale\\_ecco\\_il\\_bilancio-294220187/](https://www.repubblica.it/cronaca/2021/03/29/news/compie_5_anni_la_legge_sull_omicidio_stradale_ecco_il_bilancio-294220187/).

<sup>1</sup>Borgomeo V., “*Compie 5 anni la legge sull’omicidio stradale, ecco il bilancio*”, *cit.*

<sup>1</sup>Cass. pen., sez. IV, 10 ottobre 2014, n. 3783, in *CED Cass.*, rv. 261945.

<sup>1</sup>Cass. pen., Sez. IV, 26 gennaio 2016, n. 8383, in *Pluris.*; Cass. pen., sez. IV, 2 luglio 2015, n. 36777, in *Dejure*.

<sup>1</sup>Cass. Pen., sez. V, 27 settembre 2012, n. 42973.

<sup>1</sup>Catalisano G., “*Colpevolezza ed opinione pubblica*”, in *Altalex*, 2011.

<sup>1</sup>Fabrizi E., “*Il delitto di omicidio e lesioni personali stradali: dalla riforma alle problematiche applicative*”, in *Il Foro Malatestiano*, n. 1/2017, p. 1.

<sup>1</sup>Fabrizi E., “*Il delitto di omicidio e lesioni personali stradali: dalla riforma alle problematiche applicative, cit.*”, p. 3.

<sup>1</sup>Fabrizi E., “*Il delitto di omicidio e lesioni personali stradali: dalla riforma alle problematiche applicative, cit.*”, p. 4.

<sup>1</sup>Fiandaca G. - Musco E., “*Diritto Penale, Parte generale*”, *cit.*, p. 666.

<sup>1</sup>Fiandaca G. - Musco E., “*Diritto Penale, Parte generale*”, *cit.*, p. 690.

<sup>1</sup>Fiandaca G. - Musco E., “*Diritto Penale, Parte generale*”, VI ed., Bologna, p. 662-664; Antolisei F., “*Manuale di diritto penale, Parte generale*”, X ed., Milano, p. 440-442.

<sup>1</sup>[https://www.ansa.it/lombardia/notizie/2023/03/10/arrestato-pirata-della-strada-ha-investito-un-30enne-in-monopattino\\_018a3664-4f2c-4729-ac2c-d8a02bb86ae7.html](https://www.ansa.it/lombardia/notizie/2023/03/10/arrestato-pirata-della-strada-ha-investito-un-30enne-in-monopattino_018a3664-4f2c-4729-ac2c-d8a02bb86ae7.html).

<sup>1</sup>[https://www.ilmattino.it/primopiano/cronaca/turiste\\_morte\\_roma\\_arrestato\\_pirata\\_strada-6982888.html](https://www.ilmattino.it/primopiano/cronaca/turiste_morte_roma_arrestato_pirata_strada-6982888.html).

<sup>1</sup>I.V.A.S.S., Ramo R.C. Autoveicoli terrestri. Distribuzione regionale e provinciale dei premi e dei sinistri anno 2011 (disponibile sul sito: [www.ivass.it](http://www.ivass.it)).

<sup>1</sup>*Ibidem*.

<sup>1</sup>Il problema era stato intravisto già da Kaiser, il quale tuttavia offre alcuni interessanti spunti su come temperare questa difficoltà, parte dei quali recepiremo tentando di adattarli alla situazione attuale: Kaiser G., *“Kriminologie – Ein Einfuehrung in die Grundlagen”*, C.F. Muller, Heidelberg-Karlsruhe, 1979 (trad. ital. Criminologia, Giuffré, Milano, 1985), pp. 369 ss.

<sup>1</sup>Lattanzi G., *“L’omicidio stradale”*, in Cass. Pen., 2014, fasc. 6, p. 1988; Squillaci E., *“Ombre e (poche)luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali”*; Ciuri F., *“Le oscillazioni della giurisprudenza tra dolo e colpa nei casi di guida spericolata: uno spazio per la “sconsideratezza”?*, in *“Reato colposo e modelli di responsabilità. Le forme di un paradigma classico”*, a cura di Donini - Orlandi, Bononia University Press, 2013, p. 335 ss.

<sup>1</sup>Lattanzi G., *“L’omicidio stradale. Relazione al convegno sul tema “Ipotesi su una nuova figura di reato: l’omicidio stradale”*, Napoli 7 marzo 2014”, in Cass. pen., 2014, p. 1988.

<sup>1</sup>Lattanzi G., *“L’omicidio stradale (vehicular homicide), relazione al convegno sul tema “Ipotesi su una nuova figura di reato: l’omicidio stradale”* Napoli, 7 marzo 2014, p. 1978B; Pisa P., *“L’omicidio stradale nell’eclissi giurisprudenziale del dolo eventual”*e, in Dir. pen. proc., 2016, fasc. 2, p. 145 e ss.

<sup>1</sup>Losappio G., *“Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali”*, in diritto penale contemporaneo.it., p. 4.

<sup>1</sup>Mantovani M., *“In tema di omicidio stradale”*, in DPC n. 2/2015, p. 157.

<sup>1</sup>Masera L.M., “*Delitti contro la vita, in Reati contro la persona e contro il patrimonio*”, a cura di Viganò F., Piergallini C., Torino, 2011, p. 61 ss., nonché Gatta G.L., “*Art. 589, XXIII, XXV*”, in *Codice penale commentato*, a cura di Dolcini E., Marinucci G., Milano, 2011, p. 5511 ss.; Volpe G.P., “*Art. 589, II-X, XXII, XXIV*”, in *Codice penale commentato, cit.*, p. 5415 ss.

<sup>1</sup>Massaro A., “*Omicidio stradale e lesioni personali stradali gravi o gravissime: da un diritto penale frammentario a un diritto penale frammentato*”, in *Diritto penale contemporaneo*, 2016, p. 10.

<sup>1</sup>Mazzacuva N., “*L'apparente prossimità della colpa a garantismo e ultima ratio, in Reato colposo e modelli di responsabilità*”, *cit.*, p. 38.

<sup>1</sup>Nel 2008 i morti su strada ammontavano a 4745. Nel 2013 il numero scende a 3.385, ben 1350 decessi in meno. Rapporto ACI ISTAT incidenti stradali anno 2013.

<sup>1</sup>Piccioni F., “*L'omicidio stradale, Analisi ragionata della Legge 23 marzo 2016, n. 41*”, 2016, Torino, p. 48.

<sup>1</sup>Piselli A., “*Pirateria della strada: un'analisi criminologica*”, in *Rivista di Criminologia, Vittimologia e Sicurezza*, vol. VIII, n. 1, Gennaio-Aprile 2014, p. 4.

<sup>1</sup>Piselli A., “*Pirateria della strada: un'analisi criminologica*”, *cit.*, p. 16.

<sup>1</sup>Piselli A., “*Pirateria della strada: un'analisi criminologica*”, *cit.*, p. 13.

<sup>1</sup>Prosdocimi S., “*Reato complesso*”, in *Dig. disc. pen.*, Torino, 1996, vol. XI, p. 212; Vassalli G., “*voce Reato complesso*”, in *Enc. dir.*, Milano, 1987, vol. XXXVIII, p. 816 ss.

<sup>1</sup>Roiati A., “*L'introduzione dell'omicidio stradale e l'inarrestabile ascesa del diritto penale della differenziazione*”, in *Diritto penale contemporaneo*, 1° giugno 2016.

<sup>1</sup>Romano M., “*I delitti contro la pubblica amministrazione. I delitti dei pubblici ufficiali. Art. 314-335-bis cod. pen.*”, III ed., Milano, 2013, *Sub Art. 319-ter/2*; Stortoni L., in AA. VV., “*Diritto Penale. Lineamenti di parte speciale*”, VI ed., p. 171.

<sup>1</sup>Romano M., in M. Romano–G. Grasso–T. Padovani, “*Commentario sistematico del codice penale. III. Art. 150-240,*” II ed., Milano, 2011, *sub* Art. 157/35.

<sup>1</sup>Si veda Gentile Donati D., “*Omicidio stradale (l. 23 marzo 2016, n. 41)*”, in *Il Penalista*, speciale riforma, p. 7-9.

<sup>1</sup>Si veda quanto riportato dal *corriere.online*, 10 dicembre 2014, in ordine alla rassicurazione dell’allora Presidente del Consiglio Matteo Renzi, in relazione al fatto che il 2015 sarebbe stato l’anno dell’auspicata introduzione del delitto di omicidio stradale.

<sup>1</sup>Si veda, cfr. “*La Camera approva con alcune modifiche le norme sul reato di omicidio stradale*”, pubblicato in *Dir. pen. cont.*, 29 ottobre 2015.

<sup>1</sup>Squillaci, “*Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*”, in *Diritto penale contemporaneo*, 18 aprile 2016, p. 25 e ss.

<sup>1</sup>Squillaci, “*Ombre e (poche) luci nella introduzione dei reati di omicidio e lesioni personali stradali*, *cit.*”

<sup>1</sup>Travaini - De’ Micheli - Bossi, “*Guida in stato di alterazione dovuto all’uso di sostanze psicotrope o stupefacenti e tutela della salute, ovvero il legislatore emotivo*”, in *Riv. it. med. leg.*, 2010, fasc. 6, p. 1097 ss.