

# I delitti di omicidio e lesioni stradali introdotti dalla legge n. 41 del 2016

## *Murder and road injury crimes introduced by law n. 41 of 2016*

**GIUSEPPE MARAZZITA**

**Ordinario di Diritto costituzionale. Facoltà di Giurisprudenza, Università degli Studi di Teramo, Avvocato penalista**

A partire dai primi anni del nuovo millennio la coscienza collettiva, anche in Italia, ha mostrato una crescente sensibilizzazione per il tema della sicurezza stradale e per l'eccessiva clemenza nei confronti dei responsabili di gravi incidenti causati dalla plurima violazione di regole cautelari.

L'articolo esamina la legge n. 41 del 2016 che ha introdotto nel codice penale due nuove ipotesi autonome di reato: il delitto di “omicidio stradale” (art. 589 bis c.p.) e quello di “lesioni personali stradali” (art. 590 bis c.p.). Più di recente la Corte costituzionale ha dichiarato costituzionalmente illegittima una parte della legge n. 41 del 2016 nella parte in cui non prevede, ove non ricorrano le circostanze aggravanti privilegiate, la possibilità per il giudice di applicare, in alternativa alla sanzione amministrativa della revoca della patente di guida, quella della sospensione della patente.

**Parole chiave:** Omicidio colposo, Lesioni colpose, Violazione norme sulla circolazione

*Starting from the first years of the new millennium, the collective conscience, also in Italy, has shown a growing awareness for the issue of road safety and for the excessive clemency towards those responsible for serious accidents caused by the multiple violation of precautionary rules.*

*The article examines the law n. 41 of 2016 which introduced into the penal code two new autonomous crimes: the crime of “road murder” (art. 589 bis of the Criminal Code) and that of “personal road injuries” (art. 590 bis of the Criminal Code). More recently the Constitutional Court has declared a part of the law n. 41 of 2016 in the part in which it does not envisage, where privileged aggravating circumstances do not exist, the possibility for the judge to apply, as an alternative to the administrative sanction of the revocation of the driving license, that of the suspension of the license.*

**Key words:** *Culpable homicide, Culpable injury, Violation of traffic regulations*

Indirizzo per la corrispondenza  
*Address for correspondence*

**Avv. Giuseppe Marazzita**  
Via Vincenzo Tangorra 9, 00191 Roma  
e-mail: giuseppe@marazzita.it



## La disciplina previgente

A partire dai primi anni del nuovo millennio la coscienza collettiva, anche in Italia, ha mostrato una crescente sensibilizzazione per il tema della sicurezza stradale e per l'eccessiva clemenza nei confronti dei responsabili di gravi incidenti causati dalla plurima violazione di regole cautelari. L'attenzione della pubblica opinione è stata sollecitata da una serie di episodi in cui conducenti, sotto l'effetto di sostanze psicoattive, causavano morti e feriti attraverso comportamenti particolarmente irresponsabili e sconsiderati.

Fino all'entrata in vigore della riforma nel marzo del 2016 le condotte di coloro che, violando le norme della circolazione stradale, determinavano eventi mortali o lesivi di persone venivano giudicati sulla base di due norme incriminatrici generali contenute nel codice penale: l'omicidio colposo previsto dall'art. 589 c.p. e le lesioni colpose previste dall'art. 590 c.p.

In realtà precedenti riforme avevano già introdotto specifiche aggravanti per sanzionare con maggior severità i casi più gravi di omicidio colposo e lesioni colpose connesse alla circolazione dei veicoli.

L'art. 589 c.p. stabilisce in generale che: "*Chiunque cagiona per colpa la morte di una persona è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni*": qualunque condotta, commissiva o omissiva, che causa una morte, non per dolo, ma colposamente, rientra nella portata incriminatrice della disposizione.

Come si è detto però, a seguito di varie riforme, a partire dal 2006, sono state introdotte ipotesi specifiche e aggravate per i conducenti che uccidevano contravvenendo alle norme della circolazione stradale (colpa specifica) ovvero responsabili di negligenza, imprudenza o imperizia alla guida (colpa generica). Secondo le ultime formulazioni, in caso di omicidio stradale da parte di un conducente sotto l'effetto di alcol o di stupefacenti, era prevista la pena della reclusione "*da due a dieci anni*".

Invece, nel caso in cui l'evento lesivo sia di minore gravità consistendo in lesioni personali, l'art. 590 del codice penale prevede che "*Chiunque cagiona ad altri per colpa una lesione personale è punito con la reclusione fino a tre mesi o con la multa fino a euro 309*". Tale pena è applicabile per le c.d. "*lesioni lievi*" e cioè la cui prognosi di guarigione non supera i venti giorni mentre se la lesione è "*grave*" la pena è della reclusione da uno a sei mesi o della multa da euro 123 a euro 619, se è "*gravissima*", della reclusione da tre mesi a due anni o della multa da euro 309 a euro 1.239.

Il terzo comma dello stesso art. 589 c.p. stabiliva una pena *ad hoc* nel caso in cui le lesioni "gravi" o "gravissime" siano cagionate dalla "*violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale*" (nonché di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro): in tale ipotesi aggravata la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni.

Dunque, sulla base della disciplina previgente, l'omicidio stradale e le lesioni stradali erano puniti con pene edittali – rispettivamente – fino a dieci anni e tre anni: dunque, in presenza di ulteriori aggravanti (ad esempio per "colpa cosciente" ex art. 61 n. 3 c.p.), il giudice aveva la possibilità di comminare fino a quindici anni di reclusione per l'omicidio stradale. Una pena tutt'altro che mite.

Così come l'iniziale mitezza legislativa era stata sostituita da un maggior rigore del Parlamento per questo genere di delitti, anche la giurisprudenza, nell'applicare la legge, ha mostrato una evoluzione in senso repressivo. Infatti, a seguito della entrata in vigore nel 1989 del nuovo codice di procedura penale che introduceva il c.d. "patteggiamento" (art. 444 c.p.p.) e il "giudizio abbreviato" (art. 438 c.p.p.), negli anni '90 non era infrequente ascoltare sentenze di condanna per omicidi stradali a pene inferiori all'anno di reclusione e, in alcuni casi, anche ai sei mesi. Successivamente, sia per le novelle legislative, sia per il crescente rigore della magistratura penale, abbiamo assistito a una rilevante aumento delle pene mediamente inflitte per questo genere di illeciti.

Ciononostante una serie di progetti di legge, sia di origine parlamentare che popolare, hanno intrapreso il percorso di approvazione fino a quando il Parlamento della Repubblica, dopo un lungo e articolato iter legislativo, ha approvato la legge n. 41 del 2016,

## La legge n. 41 del 2016: il delitto di "omicidio stradale" e i tre livelli sanzionatori

La legge n. 41 del 2016 ha introdotto nel codice penale due nuove ipotesi autonome di reato: il delitto di "omicidio stradale" (art. 589 bis c.p.) e quello di "lesioni personali stradali" (art. 590 bis c.p.). L'introduzione dei nuovi reati ha lasciato agli originari articoli 589 c.p. e 590 c.p. il compito "residuale" di reprimere tutte le altre ipotesi di omicidio e lesioni colpose non connesse alla circolazione su "strade" strade come definite dall'art. 2 del Codice della strada ("*l'area a uso pubblico destinata alla circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali*").

Come si è detto questa legge rappresenta il risultato di una forte pressione mediatica e della società civile rispetto al crescente numero di vittime causate da condotte di guida gravemente negligenti o imprudente ovvero sotto l'influenza di alcol o sostanze stupefacenti. L'impatto sociale rivestito da episodi particolarmente allarmanti e il grande risalto dato dagli organi di informazione e dalle associazioni di tutela delle vittime della strada, ha condotto il legislatore italiano a tale ulteriore riforma dopo un iter durato quasi tre anni e iniziato con la presentazione del progetto da parte del sen. Domenico Scilipoti Isgro in data 20 giugno 2013.

La legge in discorso è composta da un unico articolo suddiviso in otto commi, il primo dei quali introduce nel codice penale il nuovo art. 589 bis secondo il quale "*Chiunque*

*cagioni per colpa la morte di una persona con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da due a sette anni*". Tale disposizione contiene la norma incriminatrice generale di un delitto che si consuma nei casi di omicidio durante la conduzione di un veicolo, anche senza motore, ma in presenza di "colpa specifica" e cioè con violazione delle norme sulla circolazione stradale. In caso di "colpa generica" (negligenza, imprudenza o imperizia) si rientrerebbe dell'art. 589 c.p.

Le successive disposizioni del nuovo art. 589 bis c.p. stabiliscono una serie di aggravamenti della pena in base alla gravità della colpa.

In particolare un secondo livello di pena "da cinque a dieci anni" è stabilito per "chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica" tra 0,8 gr/litro e 1,5 gr/litro o di "alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope" cagioni per colpa la morte di una persona (quarto comma).

La stessa pena, in base al quinto comma dell'art. 589 bis c.p., si applica altresì al conducente che di un veicolo a motore che cagioni per colpa la morte di una persona se:

- 1) procede "in un centro urbano a una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore a 70 km/h, ovvero su strade extraurbane a una velocità superiore di almeno 50 km/h rispetto a quella massima consentita";
- 2) attraversa "un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano";
- 3) "a seguito di manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi o a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di linea continua".

Il terzo livello di pena detentiva è stabilito per la "guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica" superiore a 1,5 gr/litro o di "alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope": in questo caso la sanzione è della "reclusione da otto a dodici anni" (comma 2).

La stessa pena si applica in caso di "stato di ebbrezza alcolica" tra 0,8 gr/litro e 1,5 gr/litro o di "alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope" se il conducente appartiene a specifiche categorie: età inferiore ai 21 anni, conducente di veicoli addetti al trasporto di persone o conducente di veicoli pesanti o autobus. Anche in queste ipotesi la condotta è punita con la "reclusione da otto a dodici anni" (comma 3).

In tutti i casi la pena è ulteriormente aumentata di un terzo "se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata, ovvero nel caso in cui il veicolo a motore sia di proprietà dell'autore del fatto e tale veicolo sia sprovvisto di assicurazione obbligatoria". Quindi il massimo edittale arriva per le tre ipotesi appena esaminate - rispettivamente - a 9 anni e 4 mesi, 13 anni e 4 mesi, 16 anni.

Se poi "il conducente cagioni la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e lesioni a una o più

persone" la sanzione può essere "aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni diciotto". Diciotto anni di reclusione è un livello significativamente alto di pena considerando che la reclusione non inferiore ad anni ventuno è prevista per l'omicidio volontario (art. 575 c.p.).

Infine secondo il nuovo articolo art. 589 ter c.p., "se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a cinque anni".

In presenza di un concorso di colpa tra il conducente e altro soggetto e dunque "qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole" la pena è "diminuita fino alla metà".

### *Segue: il delitto di "lesioni personali stradali"*

La legge n. 41 del 2016 ha introdotto anche l'autonomo delitto di "lesioni personali stradali" attraverso le disposizioni del nuovo art. 590 bis del codice penale, il cui primo comma afferma che "chiunque cagioni per colpa ad altri una lesione personale con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è punito con la reclusione da tre mesi a un anno per le lesioni gravi e da uno a tre anni per le lesioni gravissime".

Anche per tale delitto il legislatore ha stabilito ulteriori fasce sanzionatorie in base al tasso alcolemico e alla violazione di determinate norme del codice della strada:

- in caso di ebbrezza superiore a 1,5 gr/litro e uso di sostanze stupefacenti per le lesioni gravi la pena va dai tre ai cinque anni mentre per le lesioni gravissime va dai quattro a sette anni;
- in caso di ebbrezza da 0,8 a 1,5 gr/litro e per comportamenti gravi (accesso di velocità in centri abitati, passaggio con semaforo rosso e inversione di marcia), le lesioni gravi vanno da un anno e mezzo ai tre anni in caso il conducente si dia alla fuga.

Anche per le lesioni stradali è prevista l'aggravante "se il fatto è commesso da persona non munita di patente di guida o con patente sospesa o revocata" e se si verifica la morte di più persone.

Invece "se il conducente si dà alla fuga, la pena è aumentata da un terzo a due terzi e comunque non può essere inferiore a tre anni" (anziché cinque).

In presenza di un concorso di colpa, anche nell'ipotesi delle lesioni stradali, la pena è "diminuita fino alla metà".

### **La sentenza n. 88 del 2019 della Corte costituzionale: la revoca della patente**

Una recente decisione del giudice delle leggi merita attenzione poiché ha dichiarato costituzionalmente illegittima una parte della legge n. 41 del 2016 e in particolare la disciplina relativa alla revoca della patente contenuta nell'art. 222 del codice della strada.

Giova premettere che la disciplina sulla sospensione e sulla revoca della patente in caso di guida in stato di ebbrezza e in caso di incidenti con morti e feriti era già stata modificata in senso repressivo dal legislatore già nel 2006, nel 2008, nel 2010 e, da ultimo, con la legge n. 41 del 2016 che, come abbiamo visto, ha introdotto i due nuovi reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali.

L'art. 222 c.d.s., recante le sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati, prevede, al primo comma, la regola di carattere generale per cui, se da una violazione delle norme del codice della strada derivano danni alle persone, il giudice applica con la sentenza di condanna le sanzioni amministrative accessorie della sospensione o della revoca della patente.

Invece il secondo comma dell'art. 222, dopo le modifiche apportate dalla legge n. 41 del 2016, prevedeva che *“in caso di condanna o di patteggiamento della pena per i reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime consegue sempre la revoca della patente di guida, anche ove sia stata concessa la sospensione condizionale della pena”*.

In tal modo ne è risultato, come osserva il Giudice delle leggi, un marcato inasprimento delle sanzioni accessorie atteso che la revoca della patente è prevista indistintamente per tutte le ipotesi di reati cosiddetti stradali, sia nel caso in cui ricorrono le fattispecie cosiddette semplici, sia nel caso in cui sussistono le fattispecie aggravate, mentre la disciplina previgente delle sanzioni amministrative accessorie era maggiormente graduata.

Abbiamo visto come l'aggravamento della pena detentiva voluto dal legislatore del 2016 è articolato in più livelli in base alla gravità della colpa e alle conseguenze della condotta. In perfetta simmetria i due reati di omicidio stradale e lesioni stradali prevedono l'ipotesi base del reato colposo (al primo comma); l'ipotesi maggiormente aggravata della guida in stato di ebbrezza alcolica oltre una certa soglia di tasso alcolemico o sotto l'effetto di stupefacenti (ai commi secondo e terzo); nonché un'ipotesi intermedia perché aggravata in misura minore (ai commi quarto, quinto e sesto), ma comunque con una pena aumentata rispetto all'ipotesi base.

Dunque per la Corte costituzionale *“il disvalore della condotta in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale è quindi articolato secondo una precisa graduazione. [...] La pena prevista ove ricorrano le aggravanti privilegiate è marcatamente più elevata della pena base, come risulta in particolare dal fatto che i minimi di pena delle fattispecie circostanziate sono sensibilmente incrementati”*.

Invece, per la sanzione amministrativa della revoca della patente di guida vi è un *“indifferenziato automatismo sanzionatorio, che costituisce possibile indice di disparità di trattamento e irragionevolezza intrinseca”*.

Del resto come la stessa Corte ha affermato in precedenti decisioni (sentenza n. 50 del 1980) *“in linea di principio, previsioni sanzionatorie rigide non appaiono [...] in armonia con il “volto costituzionale” del sistema penale; e il dubbio d'ille-*

*gittimità costituzionale potrà essere, caso per caso, superato a condizione che, per la natura dell'illecito sanzionato e per la misura della sanzione prevista, quest'ultima appaia ragionevolmente “proporzionata” rispetto all'intera gamma di comportamenti riconducibili allo specifico tipo di reato”*.

Quindi l'automatismo della risposta sanzionatoria, non graduabile in ragione delle peculiarità del caso, può giustificarsi solo per le più gravi violazioni: porsi alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di stupefacenti costituisce un comportamento altamente pericoloso per la vita e l'incolumità delle persone, posto in essere in spregio del dovuto rispetto di tali beni fondamentali; e, pertanto, si giustifica una radicale misura preventiva per la sicurezza stradale consistente nella sanzione amministrativa della revoca della patente nell'ipotesi sia di omicidio stradale, sia di lesioni personali gravi o gravissime.

Al di sotto di questo livello vi sono comportamenti pur gravemente colpevoli, ma in misura inferiore sicché *“non è compatibile con i principi di eguaglianza e proporzionalità la previsione della medesima sanzione amministrativa. In tal caso, l'automatismo della sanzione amministrativa più non si giustifica e deve cedere alla valutazione individualizzante del giudice”*.

In conclusione, la revoca della patente di guida non può essere *“automatica”* indistintamente in ognuna delle plurime ipotesi previste sia dall'art. 589-bis c.p. (omicidio stradale) sia dall'art. 590-bis c.p. (lesioni personali stradali), ma si giustifica solo nelle ben circoscritte ipotesi più gravi sanzionate con la pena rispettivamente più elevata come fattispecie aggravate dal secondo e dal terzo comma di entrambe tali disposizioni (guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti).

Negli altri casi, che il legislatore stesso ha ritenuto di non pari gravità, *“il giudice deve poter valutare le circostanze del caso ed eventualmente applicare come sanzione amministrativa accessoria, in luogo della revoca della patente, la sospensione della stessa”*.

Conclude la sentenza n. 88 del 2019 della Corte costituzionale che la disposizione *“è costituzionalmente illegittima nella parte in cui non prevede, ove non ricorrano le circostanze aggravanti privilegiate [...] la possibilità per il giudice di applicare, in alternativa alla sanzione amministrativa della revoca della patente di guida, quella della sospensione della patente,”*. In tal modo è stata reintrodotta la discrezionalità del giudice nell'applicare la sanzione amministrativa della revoca o della sospensione della patente valutando caso per caso e non in base a rigidi automatismi.

In questi casi il giudice, secondo la gravità della condotta del condannato, potrà sia disporre la sanzione amministrativa della revoca della patente di guida, sia quella, meno afflittiva, della sospensione della stessa per la durata massima di due anni per le lesioni o di quattro anni in caso di omicidio stradale.

## **Bibliografia**

- Canestrari S, Cornacchia L, De Simone G. *Manuale di diritto penale*. Bologna: il mulino 2007.
- Catalisano G. *Colpevolezza e opinione pubblica*. Altalex 2011 (<https://www.altalex.com>).
- Di Giovine O. *Omicidio colposo. Lesioni personali colpose*. In: Man-  
na A, Ed. *Reati contro la persona*. Torino: Giappichelli 2007.
- Gentile Donati D. *Omicidio stradale (l. 23 marzo 2016, n. 41)*. Il  
Penalista, speciale riforma, 2016.
- Losappio G. *Dei nuovi delitti di omicidio e lesioni stradali*. Diritto pe-  
nale contemporaneo, 2016 (<https://www.penalecontemporaneo.it>).
- Mantovani F. *Umanità e razionalità del diritto penale*. Padova: CE-  
DAM 2008.
- Notaro D. *I nuovi reati di omicidio stradale e di lesioni personali stra-  
dali: norme "manifesto" o specializzazione dello statuto colposo*. La  
legislazione penale 2016, luglio, pp. 1-17 ([www.la legislazione penale.  
eu](http://www.la legislazione penale. eu)).
- Squillaci E. *Ombre e (poche luci) nella introduzione dei reati di omi-  
cidio e lesioni personali stradali*. Diritto penale contemporaneo 2016,  
18 aprile, pp. 1-30 (<https://www.penalecontemporaneo.it>).
- Trinci A. *L'omicidio stradale e le lesioni personali stradali (ante L. n.  
41/2016)*. In: Balzani S, Trinci A, Eds. *I reati in materia di circolazi-  
one stradale: con profili di diritto civile e amministrativo ed elementi di  
tossicologia forense*. Padova: CEDAM 2016.