



Ivan Cardillo

GUIDA PERICOLOSA NEL DIRITTO PENALE CINESE TRA POLITICHE DI
SELETTIVITÀ, CASI GUIDA E NUOVE FRONTIERE TECNOLOGICHE

PAROLE CHIAVE:

Guida pericolosa – guida in stato di ebbrezza – diritto cinese – casi guida – concorso – guida autonoma

ABSTRACT

L'articolo analizza l'evoluzione del reato di guida pericolosa nel diritto penale cinese, assumendolo come caso emblematico delle trasformazioni in atto nella gestione dei reati di massa a bassa soglia, nella ricerca di maggiore proporzionalità della risposta sanzionatoria e nell'impatto delle tecnologie digitali sui concetti tradizionali di condotta e responsabilità. Il contributo si concentra in particolare sulla 48ª serie di casi guida pubblicata nel 2026 dalla Suprema Corte del Popolo, prima raccolta tematica penale dedicata alla sicurezza stradale, letta in combinazione con le "Opinioni" del 2023 in materia di guida in stato di ebbrezza.

L'articolo mostra come il diritto penale cinese stia sviluppando un modello di regolamentazione ibrido, che combina norme legislative, interpretazioni giudiziali, casi guida e standard tecnici, al fine di garantire uniformità applicativa e adattabilità a contesti tecnologici in rapido mutamento. Ne emerge un paradigma di selettività sostanziale, volto a contenere gli effetti distorsivi della criminalizzazione di massa senza rinunciare alla funzione preventiva del diritto penale.

KEYWORDS:

Dangerous driving – drunk driving – Chinese law – guiding cases – complicity – autonomous driving

The article analyzes the evolution of the crime of dangerous driving in Chinese criminal law, considering it as a case study emblematic of the ongoing transformations in the management of low-threshold mass crimes, the quest for greater proportionality in criminal sanctions, and the impact of digital technologies on traditional concepts of conduct and responsibility. The paper focuses specifically on the 48th series of guiding cases published in 2026 by the Supreme People's Court, the first thematic criminal case series dedicated to road safety, read in conjunction with the 2023 "Opinions" on drunk driving.

The article shows how Chinese criminal law is developing a hybrid regulatory model, combining legislative provisions, judicial interpretations, guiding cases, and technical standards, to ensure uniformity of application and adaptability to rapidly changing technological environments. A paradigm of substantive selectivity emerges, aimed at limiting the distorting effects of mass criminalization without sacrificing the preventive function of criminal law.

SOMMARIO: 1. Introduzione – 2. La fattispecie di reato per guida pericolosa nel sistema penale cinese.
– 3. Dalla tolleranza zero alla differenziazione: la svolta delle Opinioni del 2023 e il dibattito sul



disvalore effettivo. – 4. I casi guida stradali come strumento di uniformazione: funzione, obiettivi e contesto della 48^a serie – 5. I tre casi guida sulla guida pericolosa: descrizione e analisi degli aspetti normativi – 5.1 Il caso guida 270: prova alcolemica e rapporto tra accertamento amministrativo e procedimento penale – 5.2 Il caso guida 271: guida in stato di ebbrezza e sistemi di assistenza alla guida di livello 2 – 5.3 Il caso guida 272: concorso di persone, istigazione e fabbricazione della collaborazione con la giustizia – 6. Conclusioni.

1. *Introduzione.*

Nel dibattito penalistico cinese contemporaneo, la guida pericolosa costituisce un osservatorio privilegiato di tre trasformazioni che incidono direttamente sull'assetto del sistema penalistico: la gestione di massa dei reati a bassa soglia, ovvero di minore gravità, la ricerca di criteri di selettività e proporzione nella risposta penale, e l'emergere di fattori tecnico-digitali (assistenza alla guida, automazione) che rimettono in discussione concetti tradizionali come "conduzione" e "responsabilità del conducente". In questo quadro, la pubblicazione del 13 febbraio 2026 della 48^a serie di casi guida, la prima serie in materia penale relativa alla sicurezza stradale, da parte della Suprema Corte del Popolo rappresenta una novità di particolare rilievo: è la prima serie tematica dedicata alla sicurezza stradale in materia penale e mira dichiaratamente a chiarire questioni controverse, uniformare l'applicazione del diritto e rafforzare la funzione preventiva della giurisdizione.

La serie include cinque casi guida (nn. 268-272). Tre riguardano direttamente il reato di guida pericolosa (casi 270-272) e, letti congiuntamente alle nuove "Opinioni" del 2023 sulla trattazione dei casi di guida in stato di ebbrezza, mostrano un passaggio significativo: dal paradigma della repressione uniforme, centrata su soglie probatorie standardizzate, verso un modello più articolato, che combina tipizzazione di "aggravanti" e "attenuanti" con criteri di deflazione penale, senza rinunciare a linee di rigore quando la pericolosità concreta (o la colpevolezza) si accentua.

Dal punto di vista quantitativo, la scelta di intervenire su un settore così "sensibile" appare motivata anche dall'elevata incidenza del reato nel carico giudiziario: dal 2019 la guida pericolosa ha superato il furto come "primo reato" per numerosità e ormai ogni anno centinaia di migliaia di persone vengono condannate per guida in stato di ebbrezza, con pesanti ricadute extrapenalistiche (lavoro, credito, stigmatizzazione).

2. *La fattispecie di reato per guida pericolosa nel sistema penale cinese.*

La fattispecie normativa del reato di guida pericolosa (art. 133-1 del Codice penale cinese) nasce con l'Emendamento VIII adottato nel 2011: viene inserita una disposizione autonoma che incrimina, sulla strada, la corsa competitiva con circostanze gravi e la guida in stato di ebbrezza, prevedendo come sanzione la detenzione breve e la multa; se la condotta integra al contempo un altro reato, si applica la disciplina più severa.

L'assetto viene poi ampliato dall'Emendamento IX del 2015, che riformula l'articolo sotto forma di "elenco" e tipizza ulteriori ipotesi: trasporto passeggeri (incluso servizio scuolabus) con gravi violazioni di capienza o velocità, e trasporto di sostanze chimiche pericolose in violazione delle regole di sicurezza; inoltre, estende la punibilità al proprietario o gestore del veicolo quando abbia responsabilità diretta nelle ipotesi di trasporto passeggeri o merci pericolose.

La letteratura penalistica cinese ha insistito a lungo su un nodo strutturale: la guida pericolosa è un reato di pericolo, tendenzialmente "astratto" nella sua tipizzazione, e ciò comporta un rischio di espansione eccessiva dell'area del penalmente rilevante se l'accertamento si riduce a un automatismo fondato su



soglie numeriche (specialmente nei casi di ebbrezza). Un classico contributo di Zhang Mingkai ricostruisce la genesi e la funzione della fattispecie, sottolineando che (i) il tipo “ebbrezza” tende a essere trattato come pericolo astratto, senza bisogno di provare un pericolo concreto nel singolo caso; ma (ii) in ipotesi limite, la totale assenza di pericolo “tipico” non dovrebbe condurre a condanna, proprio perché l’astrazione resta fondata su una pericolosità “tipicità-logica”, non puramente formale. Sempre secondo Zhang Mingkai, la riforma ha anche effetti “sistemici” sulla relazione con reati contigui: la guida pericolosa può fungere da base per una responsabilità più grave quando, per colpa, si producano lesioni o morte (nell’architettura dei reati stradali, ciò incide sulla lettura dei rapporti con il tradizionale reato di incidente stradale), e resta possibile che condotte stradali particolarmente aggressive integrino il più grave reato di pericolo per la pubblica sicurezza con metodi pericolosi, in un’ottica di sussidiarietà materiale e proporzione.

3. *Dalla tolleranza zero alla differenziazione: la svolta delle Opinioni del 2023 e il dibattito sul disvalore effettivo.*

La traiettoria politico-criminale in materia di guida in stato di ebbrezza mostra un’evoluzione leggibile per stratificazione: prima una fase di forte incentivo alla repressione (anche per ragioni di prevenzione generale), poi una fase di correzione in cui si introducono filtri per evitare che il sistema penale venga sovraccaricato e, soprattutto, che la risposta penale diventi sproporzionata rispetto a ipotesi di ridottissima pericolosità.

Un punto di riferimento della fase iniziale è il documento interpretativo del 2013, illustrato in una nota di domande-risposte pubblicata sul sito della Suprema Corte: esso conferma l’uso dello standard tecnico nazionale (GB 19522-2010) per definire la guida in stato di ebbrezza con soglia a 80 mg/100 ml; ribadisce che “strada” e “veicolo” si interpretano secondo la legge sulla sicurezza stradale e precisa che aree interne (enti, imprese, campus, complessi residenziali, parcheggi) rientrano nel concetto di “strada” se consentono traffico di veicoli sociali, con conseguente rilevanza penale della condotta anche in tali luoghi.

La fase più recente si consolida con le “Opinioni” del 2023, adottate congiuntamente dalla Suprema Procura del Popolo, dalla Suprema Corte, dal Ministero della Pubblica Sicurezza e dal Ministero della Giustizia. Il cuore innovativo del testo consiste nell’introdurre una griglia di differenziazione che opera su tre livelli.

Primo, vengono elencate ipotesi che impongono un trattamento più severo (art. 10 delle Opinioni): tra queste, responsabilità principale in incidente, fuga, guida senza patente, gravi eccessi di velocità/capienza, guida in autostrada, guida di mezzi pesanti, trasporto di merci pericolose, elusione dei controlli e, significativamente, la recidiva “amministrativa” entro due anni per guida dopo consumo di alcol.

Secondo, viene delineato uno spazio di fatti non punibili penalmente per particolare tenuità (art. 12 delle Opinioni): se il tasso alcolemico è sotto 150 mg/100 ml e non ricorrono le ipotesi di aggravamento dell’art. 10, il fatto può essere considerato manifestamente lieve e di scarso pericolo e quindi escluso dall’area del reato; lo stesso articolo include espressamente ipotesi tipiche di bassa offensività, come lo spostamento a breve distanza in aree residenziali o parcheggi per manovre di posizionamento.

Terzo, per i casi che restano penalmente rilevanti, il testo disciplina meccanismi di trattamento accelerato e criteri per la prova: tra gli aspetti più rilevanti, l’art. 9 delle Opinioni introduce una logica di inutilizzabilità condizionata della perizia alcolemica in presenza di vizi nella catena di prelievo o nella registrazione, salvando tuttavia l’utilizzabilità se il vizio è sanato o ragionevolmente spiegato; inoltre, l’art. 23 delle Opinioni promuove un meccanismo di trattazione rapida entro termini indicativi, 30 giorni, con effetti deflattivi.



Questa riconfigurazione non è soltanto tecnica: implica una diversa filosofia della tipicità, la svolta implica una vera e propria transizione “dal rigore alla clemenza” e un tentativo di superare l’“incriminazione formale” (basata su criteri meccanici) a favore di una “de-incriminazione sostanziale” che rilegge elementi come “ebbrezza” e “guida” in chiave di effettiva pericolosità e capacità concreta di conduzione. La dottrina cinese propone di assumere come criterio sostanziale dell’ebbrezza l’assenza di una “capacità di guida sicura qualificata”, consentendo un modello “presuntivo ma confutabile” nell’intervallo 80-150 mg/100 ml; e suggerisce una lettura finalistico-restrittiva di “guida” come controllo della forza motrice interna del veicolo e produzione di movimento con energia idonea a causare danni, escludendo (o rendendo discutibile) la punibilità di condotte minimali o puramente statiche.

L’assoluzione di un imputato fondata sulla cosiddetta “clausola di salvaguardia” rischia di produrre effetti controproducenti sotto il profilo sistematico.

Il parere giuridico del 2023 in materia di guida in stato di ebbrezza nasce dall’esigenza di affrontare un problema concreto: la tendenza a una eccessiva generalizzazione di tale reato, con conseguenze rilevanti sia sul piano repressivo sia su quello sociale. In questo contesto, si è ritenuto insufficiente intervenire soltanto attraverso una maggiore clemenza nella determinazione della pena, poiché tale approccio non incide sulla qualificazione del fatto come reato. Per questa ragione, si è ipotizzata, in casi specifici, la possibilità di escludere la responsabilità penale mediante applicazione della clausola generale di irrilevanza prevista dall’articolo 13 del Codice penale.

Da un lato, questa soluzione può effettivamente contribuire ad attenuare, almeno in parte, gli effetti distorsivi derivanti dall’eccessiva estensione del reato, evitando la condanna in situazioni caratterizzate da offensività minima. Rispetto alla mera riduzione della pena, l’assoluzione appare infatti uno strumento più incisivo.

Dall’altro lato, tuttavia, emergono criticità rilevanti. Secondo un principio ampiamente condiviso, la sussistenza del reato deve essere valutata esclusivamente alla luce dei suoi elementi costitutivi tipici. In questa prospettiva, un’assoluzione fondata direttamente sulla clausola generale rischia di indebolire il ruolo delle fattispecie incriminatrici, consentendo di “scavalcare” l’analisi degli elementi tipici del reato. Inoltre, un ricorso semplificato a tale clausola può tradursi in motivazioni giudiziarie superficiali e poco strutturate, che si limitano ad affermare la non colpevolezza sulla base della minima gravità del fatto (“circostanze lievi” o “danno non significativo”), senza un’adeguata ricostruzione giuridica. In questo senso, la clausola rischia di diventare una formula apparentemente esaustiva ma, in realtà, priva di contenuto argomentativo sostanziale.

Per queste ragioni, una parte della dottrina critica l’uso diretto della clausola generale di irrilevanza penale (nota anche, nella terminologia cinese, come danshu / 但书), ritenendo preferibile un approccio diverso: il criterio della tenuità dovrebbe essere integrato (“internalizzato”) nell’interpretazione degli elementi costitutivi del reato stesso. In tal modo, l’esclusione della responsabilità penale avverrebbe non per via esterna e residuale, ma attraverso una più rigorosa applicazione della fattispecie tipica, preservando la coerenza del sistema penale.

Va infine osservato che questa impostazione dottrinarina non coincide pienamente con quella adottata nelle “Opinioni” del 2023, le quali, pur riconoscendo il problema della sovra-estensione del reato, ammettono un ricorso più diretto alla clausola di irrilevanza come strumento di riequilibrio.

Questa tensione tra deflazione e legalità, tra automatismi e valutazioni sostanziali, costituisce lo sfondo teorico più utile per leggere i tre casi guida del 2026: essi non si limitano a “ripetere” le soglie, ma intervengono su questioni probatorie, tecnologiche e di teoria del concorso di persone, offrendo regole di decisione “tipo-logiche” per casi ricorrenti e, al tempo stesso, nuovi.

4. I casi guida stradali come strumento di uniformazione: funzione, obiettivi e contesto della 48^a serie



In termini sistematici, i casi guida non sostituiscono la legge né le interpretazioni giudiziali; ma servono, invece, a unificare i parametri applicativi nelle cause simili, offrendo “punti di decisione” (così identificati nel testo della Corte) che i giudici devono prendere a riferimento quando ricorrono analogie rilevanti.

La base regolamentare del sistema dei casi guida è espressa nelle Disposizioni della Suprema Corte del Popolo in materia di orientamento processuale. L’art. 7 stabilisce che i casi guida pubblicati dalla Suprema Corte devono essere presi a riferimento nella decisione di casi simili; l’art. 6 disciplina il circuito di selezione e pubblicazione attraverso il Comitato giudiziario della Suprema Corte e canali ufficiali.

Questa architettura è stata rafforzata negli anni recenti anche attraverso strumenti di “gestione della conoscenza” giudiziaria. Nel 2024, il Regolamento per la creazione e la gestione della banca dati dei casi del Tribunale popolare chiarisce che la banca dati include sia i casi guida pubblicati dalla Corte sia i “casi di riferimento” approvati per l’inserimento; stabilisce inoltre che, nel decidere, i tribunali devono consultare il database e possono richiamare ragioni e massime di casi simili come supporto argomentativo, senza trasformarli in “fonti” formali del dispositivo.

In questo contesto, la 48ª serie (casi 268-272) presenta due specificità.

La prima è tematica: è la prima serie penale dedicata interamente alla sicurezza stradale; dichiara l’obiettivo di “risolvere questioni controverse”, chiarire regole decisorie per casi simili e uniformare l’applicazione del diritto, con una funzione non solo di efficienza ma anche di prevenzione generale.

La seconda è contestuale: la Suprema Corte collega l’iniziativa anche a dati statistici e a mutamenti sociali-tecnologici. Il testo rileva che nel 2025 le principali grandezze dell’incidentalità e del contenzioso penale stradale risultano in diminuzione; in particolare, i procedimenti di primo grado per guida pericolosa sarebbero stati circa 230.000, con una riduzione prossima al 16% rispetto all’anno precedente. Al tempo stesso, sottolinea che permangono questioni “tradizionali” (es. valore della determinazione amministrativa della responsabilità nell’incidente) e questioni “nuove” legate a tecnologie e nuovi modelli di mobilità, citando espressamente il problema della guida in stato di ebbrezza con sistemi di assistenza alla guida.

Questa cornice è decisiva per capire perché, tra i cinque casi, tre siano dedicati alla guida pericolosa: l’idea non è ribadire la norma incriminatrice, ma stabilire standard di attribuzione della condotta, di utilizzabilità della prova e di imputazione soggettiva che le prassi applicative tendono a frammentare.

5. I tre casi guida sulla guida pericolosa: descrizione e analisi degli aspetti normativi

5.1 Il caso guida 270: prova alcolemica e rapporto tra accertamento amministrativo e procedimento penale

Il caso guida 270 (“caso di guida pericolosa di Zheng Moujun”) affronta un tema che, pur essendo tecnico, incide profondamente sulla tenuta del modello repressivo: se il prelievo ematico effettuato dalla polizia in una fase inizialmente qualificata come “accertamento amministrativo” (prima dell’apertura formale del procedimento penale) possa essere considerato prova “illegale” nel successivo giudizio penale.

Il “punto di decisione” enunciato dalla Suprema Corte è netto: quando la polizia, in un controllo di guida in stato di ebbrezza, preleva il sangue seguendo le regole dell’accertamento amministrativo e solo successivamente apre un procedimento penale, tale prova non è illegale per il solo fatto che, al momento del prelievo, non esistesse ancora un fascicolo penale formalmente iscritto; l’inutilizzabilità non può essere costruita su una sequenza procedurale che corrisponde alla logica ordinaria dei controlli su strada.



La motivazione contiene un argomento di politica del diritto che merita attenzione in chiave sistematica: se si imponesse che il prelievo fosse “penale” fin dall’origine, si creerebbe un incentivo perverso a rifiutare la cooperazione agli accertamenti o a sottrarsi al controllo, indebolendo l’efficacia complessiva della tutela della sicurezza stradale.

Dal punto di vista penalistico, il caso guida 270 può essere letto come un tentativo di bilanciare due esigenze in tensione: da un lato, la legalità della prova e la tracciabilità della catena di custodia (tema che le Opinioni 2023, all’art. 8, hanno enfatizzato prevedendo anche la registrazione audiovisiva del processo di analisi e una disciplina dell’esclusione della perizia in caso di vizi non spiegati); dall’altro, l’operatività reale dei controlli su strada, che difficilmente possono trasformarsi a monte in un procedimento penale completo senza prima un accertamento tecnico minimo.

In prospettiva comparata, il punto più delicato non è tanto l’ammissibilità in sé del prelievo, quanto la capacità dell’ordinamento di prevenire zone d’ombra: la soluzione della Suprema Corte spinge verso una concezione funzionale della transizione amministrativo-penale. Ciò è coerente con l’impianto del delle Opinioni del 2023, che costruisce un sistema “a scalini” (amministrativo/penale) e, soprattutto, impone che anche quando il fatto viene definito come “non reato” per tenuità, l’autorità amministrativa applichi comunque sanzioni (revoca patente, multa, eventuale detenzione amministrativa) per mantenere la risposta pubblica proporzionata ma non inesistente.

5.2 Il caso guida 271: guida in stato di ebbrezza e sistemi di assistenza alla guida di livello 2

Il caso guida 271 (“caso di guida pericolosa di Wang Mouqun”) è probabilmente il più attuale per contenuto, perché si colloca al crocevia tra diritto penale, standard tecnici e condotte elusorie rese possibili da accessori digitali. La vicenda riguarda un conducente che, dopo aver attivato un sistema di assistenza alla guida di livello 2, si sposta dal sedile di guida, lascia il volante e si addormenta; inoltre, aveva installato un dispositivo (“strumento di guida intelligente”) in grado di simulare la presenza delle mani sul volante per aggirare i controlli di sicurezza del sistema.

La questione giuridica si interroga se l’attivazione dell’assistenza alla guida, unita all’assenza di manovre manuali sul posto di guida, elimini la qualità di “conducente” ai fini del reato di guida pericolosa.

La risposta della Suprema Corte si sviluppa su due piani.

Sul piano tecnico-definitorio, il caso guida richiama lo standard nazionale GB/T 40429-2021, che classifica l’automazione di guida in livelli 0-5 e qualifica i livelli 0-2 come “assistenza alla guida”, distinguendoli dall’automazione condizionata o avanzata. Il ragionamento giuridico deduce da questa classificazione la seguente conseguenza: nei sistemi di livello 2 la tecnologia non sostituisce il conducente, ma lo assiste; perciò, chi attiva tali funzioni resta il soggetto responsabile dell’esecuzione del compito di guida e della sicurezza del veicolo.

Sul piano penalistico, la Suprema Corte qualifica come “guida irregolare” proprio la condotta di chi, per eludere la sorveglianza, installa accessori illegali e si sottrae alla necessaria supervisione. Siffatta condotta non configura una circostanza idonea a negare la qualità di conducente; al contrario, rafforza l’imputazione per la pericolosità aggiuntiva.

Il caso guida 271 utilizza poi, in modo molto significativo, l’interazione con le Opinioni 2023: il conducente aveva un tasso alcolemico sotto 150 mg/100 ml, ma risultava punibile perché ricadeva in un’ipotesi di aggravamento (precedente sanzione amministrativa entro due anni per guida dopo consumo di alcol), che esclude la classificazione del fatto come “manifestamente lieve e di scarso pericolo”.

In termini di sistematicità, il caso guida 271 consolida un principio dotato di forza espansiva: la nozione di “guida” non coincide con la mera azione fisica sul volante, ma con l’assunzione del governo del veicolo in un contesto in cui l’automazione non è pienamente sostitutiva. Questa è, in fondo, una



risposta “per tipologie” al problema posto dalla dottrina più recente: se si vuole evitare l’incriminazione puramente formale, occorre però impedire che la “formalizzazione” si sposti sul lato opposto, cioè che basti un artificio tecnico per trasformare una condotta altamente rischiosa in un vuoto di responsabilità. Proprio questo timore emerge già nell’elaborazione dello standard GB/T 40429-2021, che enfatizza la necessità di una classificazione chiara e di comunicazioni non ingannevoli sulla capacità reale dei sistemi, per evitare fraintendimenti e usi impropri.

Per un lettore europeo, il punto più interessante è che il diritto penale cinese, anziché attendere una disciplina organica della responsabilità per veicoli automatizzati, produce regole di imputazione attraverso (i) standard nazionali e (ii) casi guida: una modalità tipica di governance giuridica in settori ad alta innovazione, che combina tecnica e giudizio.

5.3 Il caso guida 272: concorso di persone, istigazione e “fabbricazione” della collaborazione con la giustizia

Il caso guida 272 (“caso di guida pericolosa che coinvolge Ai e altri”) affronta un nodo spesso trascurato nelle rappresentazioni tipiche della guida in stato di ebbrezza, vale a dire il concorso di persone nel reato di guida pericolosa e, in particolare, l’istigazione.

Il “punto di decisione” è formulato con una distinzione graduata: chi induce altri a guidare in stato di ebbrezza mediante inganno, pressione o istigazione, in circostanze “gravi”, può essere qualificato come correo nel reato di guida pericolosa; al contrario, un semplice incoraggiamento verbale (“non ti fermano”, “non hai bevuto molto”, “non se ne accorgono”), se di intensità ordinaria, può non essere sufficiente per integrare il concorso.

La vicenda fattuale è particolarmente istruttiva perché mostra un uso distorto di un istituto premiale: un imputato in altro procedimento cerca di ottenere un trattamento di favore procurandosi, artificialmente, l’opportunità di denunciare un fatto di guida in stato di ebbrezza, organizzando con complici una vera e propria messa in scena che induce un soggetto privo di originaria intenzione criminosa a bere e poi a guidare in autostrada, per poi chiamare la polizia e denunciare la guida pericolosa.

Sul piano della qualificazione giuridica, la Suprema Corte richiama l’art. 29 del Codice penale (istigazione) e insiste su un criterio di valutazione di più fattori costitutivi: ruolo causale dell’istigatore nel determinare la condotta, relazione con l’autore materiale, esiti e necessità della risposta penale. In presenza di una strategia ripetuta e fraudolenta, con movente abietto (fabbricare una collaborazione), l’istigazione integra concorso nel reato; e, anzi, gli istigatori possono essere considerati più gravemente responsabili dell’autore materiale, proprio perché hanno creato artificialmente il rischio.

Il caso guida aggiunge poi un secondo segmento, di grande rilievo sistematico: la condotta dell’organizzatore che intendeva ottenere benefici di trattamento non può essere qualificata come “collaborazione meritoria” se il “filone informativo” è ottenuto attraverso pagamenti e organizzazione illecita; la Corte richiama qui un’opinione del 2010, art. 4 comma 1, sulla gestione di confessione e collaborazione, escludendo il riconoscimento del merito in presenza di un’iniziativa corruttiva o artificiosa e qualificando lo stesso organizzatore come correo nel reato di guida pericolosa.

In chiave teorica, il caso guida 272 svolge una funzione di perfezionare la certezza di due istituti.

Il primo è la disciplina del concorso nel reato di pericolo: la guida pericolosa, specie nella forma di guida in stato di ebbrezza, viene spesso percepita come reato individuale, del singolo conducente, ma la Corte riafferma che può essere oggetto di concorso (istigazione o aiuto), a condizione che vi sia una reale incidenza sulla creazione del rischio e che la gravità sia tale da giustificare l’estensione della responsabilità penale.



Il secondo è l'istituto premiale della collaborazione: la Corte evita che esso divenga un incentivo a produrre reati artificialmente per ottenere benefici, con un effetto che, in termini di prevenzione generale, sarebbe devastante.

È utile osservare che questa impostazione è coerente con il passaggio, registrato anche dalla dottrina, verso una gestione più razionale e selettiva del fenomeno della guida in stato di ebrezza: selettività non significa indulgenza indiscriminata, ma capacità di distinguere tra casi con differenze minime, casi ricorrenti ma aggravati, e casi con elementi di particolare disvalore (come l'istigazione strumentale e organizzata).

6. Conclusioni

Il materiale analizzato consente di proporre alcune coordinate interpretative.

La prima riguarda l'evoluzione cinese della guida pericolosa e mostra un movimento pendolare ma non contraddittorio: l'incriminazione originaria (Emendamento VIII) e l'ampliamento tipologico (Emendamento IX) hanno costruito una fattispecie di pericolo molto ampia; la fase successiva (Opinioni 2023) non abroga quella scelta, ma introduce filtri di tenuità e criteri di trattamento differenziato, anche per contenere effetti sociali eccessivi derivanti da una criminalizzazione di massa. La seconda pone la 48^a serie di casi guida del 2026 precisamente nel punto in cui i problemi diventano applicativi: prova scientifica e transizione amministrativo-penale (caso 270), imputazione della condotta in presenza di assistenza alla guida (caso 271), e concorso di persone con limiti di tipicità e prevenzione di abusi premiali (caso 272). La Suprema Corte costruisce così un set di regole di decisione che integra la logica delle soglie (80/150 mg) con criteri qualitativi e con un dialogo esplicito con standard tecnici nazionali.

La terza, utilizza il caso 271 per segnalare in modo particolarmente chiaro la direzione futura: la guida pericolosa non è più solo un tema di alcool e velocità, ma anche di interfacce uomo-macchina, automazione e condotte elusorie. Il diritto penale cinese reagisce non con una ridefinizione legislativa immediata della fattispecie, ma con una costruzione giurisprudenziale guidata (casi guida) e tecnicamente ancorata (standard GB/T 40429-2021), che mira a evitare vuoti di responsabilità nelle zone grigie tra assistenza e automazione.

La quarta riguarda il piano teorico-penalistico. Le fonti dottrinali consultate consentono una lettura critica ma costruttiva: se la fattispecie resta, per struttura, un reato di pericolo con tratti di astrattezza, la linea più convincente non è l'indulgenza generalizzata, bensì la selettività giustificata. In questa chiave, le Opinioni 2023 e i casi guida 2026 possono essere visti come due livelli dello stesso progetto: (i) definire esplicitamente aree di non punibilità penale per tenuità e (ii) chiarire, in casi paradigmatici, quando e perché la responsabilità penale deve invece essere affermata.