

di Maurizio Caprino

Il Sole 24 Ore, 11 dicembre 2015

Approvato con polemiche. E col rischio di contenziosi o addirittura di incostituzionalità. Il nuovo reato di omicidio stradale, con pene-base da due a 12 anni e possibilità di arrivare a 18 nel caso delle peggiori aggravanti, ha passato ieri il vaglio del Senato con 149 sì e 91 no. Un risultato non esaltante visto che il Governo aveva posto la questione di fiducia e che, soprattutto, i dissensi non riguardavano tanto questioni politiche ma aspetti tecnici. In ogni caso, il testo andrà con tutta probabilità in vigore così com'è uscito dal Senato: resta un passaggio alla Camera che, vista la fiducia votata, si preannuncia come solo formale. E rapido: il presidente della commissione Trasporti di Montecitorio, Michele Pompeo Meta, si è impegnato a far sì che sia messo in calendario subito dopo la legge di stabilità. Dunque, l'entrata in vigore potrebbe avvenire già ai primi dell'anno prossimo.

Tecnicamente, il nuovo sistema sanzionatorio riguarda tutti i casi di omicidio colposo e lesioni colpose nei quali il responsabile ha commesso infrazioni stradali. Ma la maggior parte di queste violazioni, pur confluendo nel nuovo reato, restano con lo stesso trattamento penale previsto dall'attuale reato di omicidio o lesioni colposi aggravati da infrazioni stradali: pena da due a sette anni. L'inasprimento riguarda una serie di violazioni che il legislatore, dopo discussioni contrastate, ha ritenuto gravi: non solo fattispecie riconosciute molto pericolose da tutti come ebbrezza media e grave (tasso alcolemico superiore a 0,8 grammi/litro) e alterazione da droghe, ma anche fattispecie spesso controverse come velocità "spropositata" (in città, il doppio del limite, purché si superino i 70 km/h; fuori città, eccessi di velocità per più di 50 km/h), passaggio col rosso, circolazione contromano, inversione di marcia in corrispondenza di curve, dossi o incroci, sorpasso con striscia continua o vicino alle strisce pedonali.

Per questi casi, le pene-base sull'omicidio vanno da cinque a 10 anni; fanno eccezione ebbrezza grave (oltre 1,5 g/l), ebbrezza media (ma per i soli autisti professionisti) e droga, si va dagli otto ai 12 anni. Se ci sono più morti o si aggiunge almeno un ferito, si può arrivare fino a 18 anni. In caso di fuga dopo l'incidente, guida con patente revocata o sospesa e veicolo non assicurato, c'è un aumento di pena minimo di un terzo e massimo di due terzi e la condanna non può mai scendere sotto i cinque anni. Quando invece la responsabilità non è esclusiva dell'imputato (cioè se c'è concorso di colpa, non importa se della vittima o di terzi come altri guidatori, gestore della strada o costruttore del veicolo), la pena va ridotta fino al 50%.

Si aggiungono anche sanzioni sulla patente, che può essere revocata anche per 15 o 30 anni. Nelle situazioni più gravi, l'arresto in flagranza diventa obbligatorio. I tempi di prescrizione raddoppiano e vengono meno alcuni paletti al prelievo di liquidi biologici per dimostrare la presenza di alcol o droga nell'organismo. Questa è solo la sintesi di un quadro complesso e variegato (si veda la scheda qui a destra), che rischia di essere modificato nel giro di uno o due anni dalla Consulta. Infatti, le sanzioni sono superiori a quelle previste dal Codice penale per i

Omicidio stradale con super-sanzioni

responsabili degli infortuni sul lavoro, una fattispecie di gravità che pare assimilabile a quella degli incidenti stradali.

Ma le perplessità non finiscono qui: oltre ai rischi di alimentare pirateria e contenziosi (si veda Il Sole 24 Ore del 29 ottobre), nel dibattito al Senato sono emerse perplessità sulla questione di fiducia, sull'assenza di misure di prevenzione, sul mancato potenziamento dei controlli, sulla graduazione delle sanzioni e sull'eterogeneità delle violazioni scelte per configurare le ipotesi più gravi di reato. Critiche sintetizzate dalla vicepresidente del gruppo Misto, Maria Mussini, che sottolinea per esempio l'inclusione dell'ipotesi di veicolo non assicurato tra le aggravanti: una violazione che prescinde dal comportamento di guida del colpevole.