

DALLA GUIDA IN STATO DI EBBREZZA

AL C.D. "OMICIDIO STRADALE"

Il Legislatore italiano interviene sovente con provvedimenti urgenti ogni qual volta ritiene che l'opinione pubblica si aspetti una sua azione significativa in merito a determinati eventi che in un dato momento storico e per la non efficacia delle sanzioni necessitano di una rilettura in chiave repressiva.

E' il caso delle continue riforme legislative- per lo più in periodo estivo- che riguardano il codice della Strada con particolare riferimento alla guida in stato di ebbrezza, la cui ultima modifica è avvenuta con la legge nr. 120 del 29.7.2010.

Va sottolineato che i risultati del noto e temuto etilometro variano comunque, a seconda delle caratteristiche soggettive del singolo (sesso, peso, corporatura) ed a quelle oggettive (cosa si è mangiato, a che ora).

L'art. 186 del Codice della Strada prevede il divieto di guida in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche; il secondo comma individua in base ai diversi stadi di presenza di alcool nell'organismo, le relative sanzioni amministrative e penali per il guidatore che sfiori i limiti consentiti:

- Per tasso alcol emico inferiore allo 0,5 grammi per litro non è prevista alcuna sanzione, salvo che si tratti di neopatentati nei tre anni o di soggetti inferiori ai 21, nei confronti dei quali è fatto divieto assoluto di bere sostanze alcoliche;
- Tra lo 0,5 e lo 0,8(g/l) non sono previste sanzioni penali, ma soltanto amministrative, consistenti nel pagamento di una somma che varia da 500 a 2.000 euro e la sanzione accessoria della sospensione della patente da tre a sei mesi;
- Se il tasso sale ed è ricompreso tra 0,8 e 1,5 (g/l), la violazione diventa reato e ne scaturiscono una sanzione detentiva fino a sei mesi, una pecuniaria da 800 a 3.200 euro, e quella accessoria amministrativa della sospensione della patente da sei mesi ad un anno;
- Le sanzioni diventano più consistenti se il livello di alcool è superiore a 1,5(g/l): la multa è da 1.500 a 6.000 euro, l'arresto da 6 mesi ad 1 anno, la sospensione della patente da 1 a due anni e la confisca del mezzo, anche se la sentenza definitiva sarà una sentenza conseguente a patteggiamento, cioè di accordo tra Pubblico Ministero e parte. Se, però, l'auto non risulta di proprietà del conducente colto in stato di ebbrezza, il mezzo non è soggetto a confisca, ma la sanzione della sospensione della patente viene raddoppiata.

Fermo restando che saranno le sanzioni penali in relazione ad eventuali lesioni provocate ad altri soggetti, se il guidatore "ubriaco" provoca un incidente stradale, tutte le suindicate

sanzioni sono raddoppiate per tutti i livelli da 0,5 (g/l) in su, a prescindere dal grado di sfioramento del limite. Vi sarà altresì il fermo amministrativo del mezzo per 180 giorni e la revoca della patente ove il guidatore abbia superato la soglia di 1,5 (g/l).

Il rifiuto di sottoporsi all'etilometro è considerato come un'ammissione di colpa e viene punito con il massimo della sanzione, ovvero se il guidatore rifiuta l'esame con l'etilometro, di fatto ammette di avere un tasso alcolico superiore a 1.5 (g/l), sicché scattano la relativa multa ed arresto, la confisca del veicolo (se intestato al conducente) e la revoca della patente.

La patente, ritirata all'atto del controllo, viene poi formalmente sospesa dal Prefetto che ordina altresì il soggetto di sottoporsi a visita medica presso le Commissioni mediche locali, al fine di accertare la sussistenza dei requisiti fisici e psichici per l'ottenimento della patente di guida.

Avverso il decreto del Prefetto è ammesso ricorso al Giudice di Pace allo scopo dell'ottenimento, anche in via provvisoria della restituzione della patente e del relativo annullamento del verbale amministrativo. Secondo una sorta di doppio binario, quindi, le sanzioni penali e della sospensione della patente, in questa fase iniziale, si separano, per poi ricongiungersi in sede penale, ove il tribunale monocratico decide in merito alle sanzioni nel loro complesso.

L'introduzione del comma 9 bis all'art. 186 CdS ha previsto la possibilità per il trasgressore di sostituire la pena dell'arresto e quella pecuniaria con il lavoro di pubblica utilità per una durata stabilita dal Giudice penale. All'esito dello svolgimento positivo di quest'ultimo, il reato viene dichiarato estinto, la sanzione della sospensione della patente dimezzata e la confisca del veicolo sequestrato revocata.

Allo stato, però, questa possibilità importantissima perché prevede di conservare il certificato penale del trasgressore "pulito", di ridurre la durata della sospensione e di riottenere l'auto, trova difficile applicazione perché non sono individuabili i siti presso i quali il lavoro può essere svolto.

In definitiva, la guida in stato di ebbrezza trova una severa punizione relativamente alla perdita della patente ed è un buon deterrente perché è davvero complesso, almeno nel breve periodo, ottenere nuovamente la stessa; per la sanzione penale il procedimento sfocia sempre in un decreto penale, la cui conseguenza è la "macchia" del certificato penale.

Ai fini difensivi, la svolta fondamentale è certamente la attesa precisazione da parte delle autorità competenti, di come e soprattutto dove, vada eseguito il lavoro di pubblica utilità previsto dal 9 bis, per le conseguenze innanzi poste in evidenza.

La strada è ormai diventata luogo di estreme tragedie e crudeltà, nel quale un soggetto può emettere una sentenza di condanna a morte, inappellabile ed immediatamente esecutiva a carico di un innocente.

Recenti indagini dell'Istat confermano la necessità di risvegliare il senso di responsabilità che deve qualificare ad ampio raggio, a livello sociale e familiare, il comportamento di chiunque si ponga alla guida di un veicolo.

Ciascun incidente infatti genera una doppia vittimizzazione (il traumatizzato da un lato e la sua famiglia dall'altro) e le conseguenze, in termini economici, non si limitano alle sole spese dirette ed ai mancanti introiti, ma coinvolgono anche un patimento "occulto", perché il pirata killer, che per eccesso di velocità o assunzione di alcool o sostanze psicotrope travolge e sconvolge vite, lascia dietro di sé un grande tormento.

Siamo di fronte ad un fenomeno di rilevante allarme sociale al quale già nel 2006, con un dettagliato "Programma per la sicurezza stradale", la Comunità Europea aveva cercato di dare una risposta, sollecitando i paesi membri ad adottare un sistema di soluzioni più rigide.

Recentemente taluni magistrati delle Procure italiane (fra gli altri Enrico De Nicola, Capo della Procura di Bologna e i PM di Milano e Bologna Corato, Roia e Giovannini), hanno ipotizzato la configurabilità del reato di omicidio volontario a carico di chi provoca incidenti stradali, sulla base dell'assunto secondo cui "chi guida in certe condizioni accetta il rischio di incidenti mortali". Nell'ambito di questa tesi è collocata la sentenza di condanna alla pena di dieci anni di reclusione inflitta il 26.11.2008 dal tribunale di Roma a S.L. nella c.d. "strage della Nomentana", nella quale persero la vita due ragazzi.

Si tratta sicuramente di una decisione fortemente innovativa se si considera che in casi analoghi, la condotta del conducente che in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti abbia provocato un incidente stradale cagionando la morte o il ferimento di terze persone, è stata sanzionata a titolo di colpa in base agli articoli 589 (omicidio colposo) ovvero 590 (lesioni colpose) del codice penale.

Recentemente, però, anche il sindaco di Firenze Matteo Renzi, con il sostegno dell'ASAPS (Associazione sostenitori Amici della Polizia Stradale), ha raccolto la sfida dei genitori di una giovane vittima ed ha proposto la presentazione di una proposta di legge popolare per introdurre in Italia anche il reato di "omicidio stradale".

Inoltre, con sentenza n.10411, emessa il 15.03.2011, la Corte di Cassazione ha certamente spianato la strada ad iniziative connotate da maggiore severità. Questa pronuncia della Cassazione, in materia di incidente stradale conseguente a guida spericolata, ha chiarito ancora una volta in termini strettamente giuridici la differenza tra "dolo eventuale" e "colpa cosciente".

Invero, il primo consiste nella "rappresentazione e nell'accettazione, da parte di chi agisce, della concreta possibilità intesa in termini di elevata possibilità, di realizzazione dell'evento, accessorio allo scopo perseguito in via primaria. Il soggetto pone in essere un'azione accettando il rischio del verificarsi dell'evento, che nella rappresentazione psichica non è direttamente voluto, ma appare probabile. In altri termini, l'agente, pur non avendo avuto di mira quel determinato accadimento, ha tuttavia agito anche a costo che esso si realizzasse, sicché lo stesso non può considerarsi estraneo alla determinazione

volitiva". La colpa cosciente invece ricorre allorché l'agente, "nel porre in essere la condotta nonostante la realizzazione dell'evento, ne abbia escluso la possibilità di realizzazione, non volendo né accettando il rischio che quel risulta tosi verifichi, nella convinzione, o nella ragionevole speranza, di poterlo evitare per abilità personale o per intervento di altri fattori".

Attraverso una lettura decisamente repressiva della vicenda oggetto di esame, i giudici della Corte di Cassazione hanno ritenuto che tra i due elementi psicologici esista un confine labile che va ricercato nella "volizione" dell'agente, sicché, nel caso di specie, hanno ricondotto l'azione del conducente del veicolo non all'ipotesi colposa bensì a quella dolosa (seppur nella forma del dolo eventuale). La valutazione giuridica della condotta in tema di circolazione stradale, quindi, sembra in mutamento ed a conferma di ciò si è profilata anche la riproposizione di una nuova fattispecie di reato. Pochi mesi or sono, infatti, la Commissione Trasporti della Camera dei Deputati ha dato notizia di una proposta di legge *ad hoc* per introdurre nel nostro codice penale il reato di "omicidio stradale". L'onorevole M. Valducci, Presidente della Commissione, ha proposto una sostanziale rivoluzione normativa con la previsione di pene ancora più consistenti per i responsabili di incidenti mortali. Il disegno di legge comporterebbe l'inserimento nel codice Penale di una ulteriore fattispecie del reato di omicidio, differente da quello doloso, colposo e preterintenzionale.

Mediante questa previsione verrebbe definitivamente eliminata l'endiadi giurisprudenziale dolo-colpa che per lunghi anni ha caratterizzato la configurabilità del reato di omicidio in relazione alla possibilità o meno di individuare l'elemento soggettivo del dolo eventuale o della colpa cosciente.

In un'ottica di responsabilità oggettiva, invece, che prescindere dall'accertamento della componente psicologica del reato, l' "omicidio stradale" si presenterebbe come fattispecie autonoma ed indipendente.

Se si considera che l'U.E. ha fissato per il 2020 l'obiettivo di ridurre la percentuale dei morti e feriti sulle strade del 50% e che il nostro Paese spende circa 23 miliardi di euro per gli incidenti stradali, si può affermare che le finalità oggetto della proposta di legge potrebbero incontrare favorevole accoglimento. Vi è da dire, però, con tutto il possibile rispetto per i legislatori dei nostri giorni, che l'elaborazione della dottrina penalistica, confortata da quasi unanime giurisprudenza, ha da tempo consolidato l'impianto giuridico riguardante la responsabilità a titolo di dolo o di colpa, lasciando ai giudici ampio margine di discrezionalità, sia sul piano della individuazione dell'elemento soggettivo del reato, sia sulla quantificazione e sul bilanciamento delle sanzioni.

Sicché la indicazione della tipologia ibrida di un nuovo "reato stradale" si presenta, ad una prima lettura, più un atto di emotiva e frettolosa risposta ai drammatici eventi conseguenti alla circolazione stradale, che una soluzione normativa giuridicamente coerente e costituzionalmente orientata.

Sarebbe più opportuno, invece, rimeditare in termini di prevenzione dissuasiva ulteriori forme di contrasto più immediate e dirette, anche a dimensione sanzionatoria, quali

arresto obbligatorio,preclusioni contrattuali assicurative, definitivo ritiro della patente, confisca, vincoli patrimoniali etc...

Il dibattito, comunque, è aperto.

Maggio 2011

Avv. Carlo Petrone