

Le figure aggravate del reato di omicidio stradale

di *Maristella Giuliano*

Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti ACI

La Legge 23 marzo 2016 n. 41, sull'omicidio stradale ha introdotto delle figure aggravate del reato che è opportuno approfondire ed analizzare, in quanto delimitano le condotte che maggiormente impattano sulla disciplina del Codice della Strada. Per facilitare l'analisi, possiamo individuare due gruppi di figure aggravate: quello che riguarda la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e quello che concerne le altre violazioni a comportamenti previsti dal Codice della Strada, dove maggiormente sarà opportuno effettuare una serie di valutazioni sulla congruità e sulla coerenza di questo nuovo impianto normativo.

Prima di procedere alla disamina delle figure aggravate è opportuno premettere che la **L. 41/2016** ha introdotto nell'ordinamento due fattispecie di reato: il reato di omicidio stradale e quello di lesioni personali stradali gravi o gravissime, contenute negli articoli del Codice Penale dal 589-bis al 590-bis, tutte costruite tramite una serie di figure aggravate e dalla previsione anche di alcune attenuanti del tutto simmetriche, ove muta soltanto la previsione della pena, calibrata in base al grado della colpa. Nell'ambito del reato di omicidio stradale, poi, il Legislatore ha previsto una fattispecie di reato base, punita con la reclusione da due a sette anni, a carico di "chiunque" cagioni per colpa la morte di una persona con la violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale. Il Legislatore ha strutturato tale reato come una figura di reato comune, nel senso che la condotta può essere commessa da chiunque violi le norme sulla disciplina della circolazione stradale. Quando la Legge si riferisce genericamente a "chiunque" si intende generalmente gli utenti della strada. Infatti costoro non sono soltanto i conducenti o coloro che guidano veicoli, ma sono anche i pedoni, i ciclisti, e anche coloro che devono occuparsi della manutenzione della strada. Per tutte le ipotesi aggravate invece, il Legislatore ha scelto di individuare il soggetto attivo soltanto nella figura dei conducenti dei veicoli a motore. Pertanto queste figure aggravate costituiscono figure di reato proprio, nel senso che possono essere commesse soltanto da persone specifiche, ossia da coloro che sono conducenti di veicoli a motore. Passando alla disamina del **primo gruppo di figure aggravate di omicidio stradale**, ossia quello che riguarda la guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, l'analisi parte della figura aggravata di omicidio stradale connessa alla guida in stato di ebbrezza, quando il conducente presenta un tasso alcolemico superiore all'1,5 g/l. Nel caso di conducente di veicolo a motore che cagiona la morte di una persona, trovandosi in stato di ebbrezza alcolica grave, ossia con tasso alcolemico superiore al 1,5 g/l o di conducente in stato di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, la Legge prevede la pena più grave: la reclusione da otto a dodici anni.

Affinché sia configurabile tale reato, occorre fornire la prova dello stato di alterazione, che nel caso di stato d'ebbrezza alcolica può essere raggiunta attraverso apparecchi portatili oppure anche tramite analisi effettuate dalle strutture sanitarie di base. Nel caso di guida in stato di alterazione psico-fisica dopo avere assunto sostanze stupefacenti o psicotrope, occorre fornire in primis la prova dello stato di alterazione psico-fisica, in quanto il dettato della norma è orientato ad incriminare la guida in stato di alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti e non soltanto la guida a seguito di assunzione di sostanze stupefacenti. La differenza e le conseguenze sono notevoli, perché le sostanze stupefacenti sono destinate a rimanere nel corpo umano e a lasciare traccia per parecchi giorni dopo l'assunzione anche se non producono più uno stato di alterazione psicofisica. Pertanto la prova dello stato d'alterazione può essere raggiunta anche con prove testimoniale, in aggiunta all'analisi dei liquidi biologici che accertino l'assunzione delle sostanze stupefacenti o psicotrope. Se la prova dello stato d'alterazione non fosse raggiunta, pur nella constatazione della presenza di tracce di sostanze stupefacenti o psicotrope, si potrebbe ricadere nell'ipotesi base di omicidio stradale e non nella figura aggravata, con notevoli conseguenze dal punto di vista sanzionatorio.

Alla stessa pena della reclusione dagli otto ai dodici anni, sono soggetti anche i conducenti che esercitano professionalmente l'attività di trasporto di persone o di cose. Per costoro la pena nella sostanza è ancora più grave, perché rischiano una reclusione dagli otto ai dodici anni soltanto con un tasso alcolemico pari e superiore allo 0,8 g/l. I conducenti che esercitano professionalmente il trasporto sono stati previsti nel Codice della Strada, all'articolo 186 bis, con la miniriforma del 2010, anno in cui è stato introdotto nel nostro Stato il principio della "tolleranza zero". Ossia, il tasso alcolemico consentito pari a zero per alcune categorie di persone, quali: i conducenti professionisti, i giovani (coloro che hanno meno di ventuno anni) e i neopatentati (coloro che hanno preso la patente da meno di tre anni). Il Legislatore del 2016 ha adottato una scelta equilibrata e coerente nel momento in cui ha diviso l'applicabilità della figura aggravante dell'omicidio stradale, ritenendola sussistente soltanto per i conducenti professionisti e non per i giovani e per i neopatentati. Infatti i conducenti professionisti possono potenzialmente, con la loro attività, esporre se stessi ed altre persone ad un rischio esteso, presentando un tasso di pericolosità maggiore rispetto ai giovani e ai neopatentati, rapportato soprattutto al loro grado di responsabilità nell'esercizio della professione, che travalica il normale grado di responsabilità che ogni conducente medio deve impiegare nella circolazione stradale.

Tra le ipotesi aggravate, è stato previsto inoltre anche lo stato di ebbrezza medio, che si riferisce alla condotta di un conducente di veicolo a motore che si pone alla guida, con un tasso alcolemico compreso tra lo 0,8 e l'1,5. Costoro, se commettono un omicidio stradale, rischiano una reclusione dai cinque ai 10 anni. Viceversa l'ebbrezza lieve, che riguarda l'alcolemia compresa tra lo 0,5 e lo

0,8 g/l non è stata presa in considerazione quale aggravante dell'omicidio stradale, pertanto ricade nella fattispecie base, che prevede la reclusione dai due ai sette anni.

Il **secondo gruppo di figure aggravate** comprende i reati commessi a seguito di violazioni a specifiche norme comportamentali individuate nel Codice della Strada. Si tratta di un'elencazione che ricomprende violazioni alle regole della circolazione stradale, che sono trattate dal Legislatore con la medesima risposta punitiva: dai cinque ai dieci anni di reclusione.

Prima di tutto occorre fare una piccola premessa: nella redazione del disegno di legge, in un primo momento, queste condotte non erano state considerate; dopo, nel passaggio tra il Senato e la Camera, sono state introdotte anche queste condotte estrapolandole estemporaneamente dal Codice della Strada. Pertanto, il Legislatore, nella fretta di dare una risposta punitiva al fenomeno della pirateria stradale, ha proceduto alla individuazione approssimativa di condotte particolarmente pericolose per la circolazione stradale, senza procedere ad un'analisi ponderata dell'insieme delle violazioni contenute nel Codice della Strada e senza un metodo di analisi in grado di giungere ad un impianto normativo esaustivo e coerente. La ricognizione delle condotte "particolarmente pericolose" che costituiscono le figure aggravate del reato sembrano scaturite da un'onda emotiva più che da uno studio ponderato della normativa che regola la circolazione stradale, con il risultato della formulazione di una Legge frammentata e disorganica, che punisce severamente condotte, che dal punto di vista del disvalore del fatto non presentano particolare potenzialità di pericolo, lasciando invece relegate ad una pena più mite altre violazioni molto più gravi. Inoltre dalla lettura del disposto della Legge emerge anche un pregnante e continuo tecnicismo linguistico, oltre che una vaghezza espositiva, impiegati nella redazione di queste ipotesi aggravate, spesso caratterizzate dalla mancanza di terminologia adatta, tanto più grave perché impattante su una disciplina, quale quella individuata dal Codice della Strada, che necessita di terminologia tecniche e precise per la sua applicazione. Tale riflessione critica non rivendica esclusivamente il rispetto di esigenze linguistiche, non è quindi una disquisizione puramente formale, ma comporta notevoli problemi pratici nell'applicazione ed interpretazione della norma, che riguardano tutte le ipotesi aggravate.

La prima figura aggravata riguarda la violazione dei **limiti di velocità**: commette un omicidio stradale aggravato, punibile con una reclusione dai cinque ai dieci anni, colui che, conducendo un veicolo motore, procede in un centro urbano ad una velocità pari o superiore al doppio di quella consentita e comunque non inferiore ai 70 chilometri orari. Tale limite può essere autorizzato e consentito dai gestori della strada, anche nei centri abitati. Del pari commette un omicidio stradale aggravato il conducente di un veicolo a motore che procede nelle strade extraurbane ad una velocità superiore di almeno 50 chilometri orari rispetto a quella massima consentita.

La formulazione legislativa non è certo delle più felici e si sostanzia in un'aggravante di difficile accertamento, in quanto o la velocità viene rilevata nelle vicinanze di un sistema elettronico di

rilevazione della velocità o, comunque, risulterà molto complicato provare e rilevare la velocità che il veicolo stava sostenendo al momento dell'incidente. A proposito corre in aiuto la circolare del Ministero dell'Interno - pubblicata pochi giorni dopo l'emanazione della legge - stabilendo che le prove si possono reperire anche da altri sistemi, quali le scatole nere o le centraline di attivazione dell'airbag. Comunque, essenziale saranno i sistemi di ricostruzione indiretti, rimessi alla bravura del perito che dovrà svolgere le operazioni di rilevazione su strada.

L'atecnicismo espresso in premessa, si evidenzia già nella formulazione di questa prima figura aggravata connessa alla violazione dei limiti di velocità, nella definizione di "strade extraurbane" e di "centro urbano". Nel Codice della Strada infatti non esiste una definizione di centro urbano, bensì viene disciplinato il concetto spaziale di centro abitato all'art 3 cds, dove si prevede che *"il centro abitato è un insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso degli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali su strada"*.

Del pari il concetto di strade extraurbane potrebbe corrispondere o meno alla classificazione delle strade operata nel Codice della Strada all'art. 2, escludendo di conseguenza da questo novero soltanto le strade locali? Tale vaghezza espositiva non potrà che avere delle conseguenze a livello applicativo con relativo aumento dei contenziosi.

Il legislatore del 2016 avrebbe fatto meglio a richiamare i suddetti articoli 2 e 3 del Codice della Strada, sovrapponendo in tal modo la normativa penale a quella tecnica della circolazione stradale. Del pari si può argomentare in merito ai limiti di velocità espressi nella normativa del Codice Penale. Ci si chiede infatti quale particolare motivazione possa avere spinto il Legislatore della Riforma ad individuare, in tale fattispecie aggravata di reato, altri nuovi limiti di velocità ed altri parametri numerici, quando esiste una disciplina dei limiti di velocità e delle relative sanzioni in caso di violazione, già articolata in modo preciso e capillare nell'ambito dell'art 142 del Codice della Strada. Sarebbe stato più semplice e coerente agganciare l'ipotesi aggravata del reato di omicidio stradale alla violazione di cui al comma 9-bis del suddetto art. 142 CdS, che prevede il superamento del limite consentito di oltre 60 km, come violazione in cui si esprime il massimo disvalore del fatto e che di conseguenza già prevede la sanzione amministrativa più grave. L'aver introdotto un altro parametro numerico nella Legge penale, pari al superamento di oltre 50 km il limite consentito, complica maggiormente la normativa della circolazione stradale, che necessita di snellimento e razionalizzazione per essere più accessibile sia agli utenti in generale della strada che agli operatori del settore, contribuendo nel contempo agli innalzamenti dei livelli di sicurezza stradale.

Altra ipotesi aggravata concerne l'attraversamento dell'intersezione con il **semaforo rosso**, e il **procedere contromano**: rischia la reclusione dai cinque ai dieci anni, il conducente di un veicolo

a motore che causa la morte di una persona, attraversando un'intersezione con il semaforo rosso, o circolando contromano. Nella formulazione di questa norma, l'atecnicismo e l'approssimazione nella formulazione del disposto normativo, hanno raggiunto un grado molto elevato in quanto non si riesce a capire sostanzialmente cosa si intenda per attraversare un'intersezione con il semaforo rosso. Nel Codice della Strada l'articolo 41 stabilisce che: *" durante il periodo di accensione della luce rossa, i veicoli non devono superare la striscia di arresto, in mancanza di tale striscia i veicoli non devono impegnare l'area di intersezione, né l'attraversamento pedonale, né oltrepassare il segnale, in modo da poterne osservare le indicazioni"*. Inoltre l'art. 3 CdS individua l'area di intersezione nel seguente modo: *"parte della intersezione a raso, nella quale si intersecano due o più correnti di traffico"*. Da tali indicazioni se ne deduce che, durante il periodo di accensione della luce rossa il conducente ha l'obbligo di fermarsi nella linea di arresto e nel caso questa non ci sia, lo stesso conducente ha il dovere di fermarsi alle strisce pedonali o se queste mancano, ha il dovere di non oltrepassare il segnale semaforico, che gli può dare la contezza di quando cambierà colore. Pertanto impiegare l'intersezione a raso, che è poi l'intersezione dove si congiungono le strade, è già andare oltre i punti di arresto individuati a cascata dal suddetto art. 41. Quindi, si commetterà l'aggravante nel caso si impegni l'intersezione. Dal disposto letterale della norma appare consequenziale chiedersi: chi, non rispettando il rosso, commette un omicidio sulle strisce pedonali, non ricade nell'aggravante? Stando al senso letterale della norma (e non potrebbe essere diversamente trattandosi di legge penale), se ne deve dedurre che l'aggravante scatta soltanto quando il veicolo impegna l'intersezione, ma se il reato viene commesso sulle strisce pedonali o sulla striscia d'arresto ricadiamo in un'ipotesi base, con una reclusione dai due ai sette anni. E' palese, anche in questo caso, come la formulazione approssimativa ed atecnica della Legge, può comportare a livello applicativo notevoli conseguenze per colui che commette la violazione con conseguente omicidio stradale.

Inoltre inspiegabilmente il Legislatore, nel delimitare tale figura aggravata di reato, già contemplata e disciplinata nell'art. 146 del Codice della Strada, non ha preso in considerazione anche la violazione di altra segnaletica stradale. In sostanza il Legislatore ha superficialmente evitato di contemplare nella fattispecie aggravata, condotte che nel Codice della Strada sono punite con la stessa sanzione, quali il fatto di non rispettare le segnalazioni dell'agente del traffico, oppure il fatto di procedere senza rispettare la segnaletica stradale di arresto, o anche procedere la marcia nonostante la luce semaforica gialla. In merito all'ultimo punto, un'importantissima sentenza della Corte di Cassazione del 2012, ha affermato che in presenza di semaforo giallo, i conducenti sono obbligati a fermarsi. Ma di tali orientamenti della giurisprudenza e tanto meno della disciplina contenuta nell'art 146 CdS, il Legislatore penale non ha tenuto conto e, stando al senso letterale della norma, si arriva all'assurda conseguenza che nel caso l'omicidio stradale avvenisse a seguito di passaggio con semaforo disposto al giallo, non ricorrerebbe una ipotesi

aggravata di reato, bensì una fattispecie base, con le note conseguenze dal punto di vista sanzionatorio. Lo stesso accadrebbe nel caso di passaggio nonostante le indicazioni contrarie dell'agente o della segnaletica.

Altre due ipotesi aggravate consistono nell'**invertire il senso di marcia in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi**; oppure, **effettuare un sorpasso in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di una linea continua**.

Se si può condividere l'idea che invertire il senso di marcia in prossimità di intersezioni, curve o dossi, possa costituire un atteggiamento piratesco, non si capisce come mai non sia stato considerato altrettanto piratesco invertire il senso di marcia nelle autostrade. Sappiamo che nelle autostrade, in base al disposto dell'art. 176 del Codice della Strada, esiste un divieto assoluto di invertire il senso di marcia nella carreggiata, ma è stato del tutto dimenticato dal legislatore, pur essendo questa una condotta ad altissima pericolosità per la sicurezza della circolazione stradale. Infatti l'art. 176 del Codice della Strada prevede una sanzione amministrativa pecuniaria che va dai 2.000 euro agli 8.000 euro circa, per colui che *"inverte il senso di marcia o percorre la carreggiata o parte di essa nel senso di marcia opposto a quello consentito"* e una sanzione che va da 400 euro a 1600 circa, per colui che effettua la retromarcia. Paradossalmente la sanzione pecuniaria prevista nel Codice della Strada per chi effettua un inversione del senso di marcia in corrispondenza di intersezioni, curve e dossi supera di poco i 300 euro, con un minimo edittale di 85 euro!

L'ultima ipotesi aggravata consiste nel cagionare la morte di una persona, effettuando un sorpasso di altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di una linea continua. Il problema dell'approssimazione nella formulazione della norma ricorre nuovamente, aprendo lo scenario ad un potenziale ventaglio di contestazioni. Infatti già il sorpassare un altro "mezzo" è una definizione che doveva essere evitata, nella individuazione di reati stradali in quanto nel Codice della Strada non esiste la classificazione dei mezzi, ma esiste la classificazione dei veicoli, i quali, per l'articolo 47, possono essere veicoli non a motore o veicoli a motore. Nell'ambito dei veicoli non a motore si annoverano i velocipedi, i veicoli a trazione animale, le slitte, ecc.; mentre nell'ambito dei veicoli a motore, rientrano i ciclomotori, i motoveicoli che comprendono i motocicli, e gli autoveicoli. Del pari nel Codice della Strada non è disciplinata la condotta dell'attraversamento di una "linea continua", bensì di una striscia continua e delle strisce pedonali. Trattandosi di reati stradali, sarebbe stato opportuno pertanto usare la stessa terminologia usata dal Codice della Strada, ma sarebbe stato anche coerente armonizzare tale normativa prevedendo, accanto alla condotta del sorpasso in corrispondenza di un attraversamento pedonale o di una striscia continua, le altre condotte previste dall'art 148 CdS ed inspiegabilmente non contemplate nella norma penale, quali: il sorpasso in corrispondenza di curve o dossi, intersezioni, passaggi a livello, il sorpasso di un veicolo che sta sorpassando un altro veicolo, il sorpasso a destra.

Inoltre in merito al sorpasso in corrispondenza di un attraversamento pedonale, sempre l'art. 148 CdS prevede che: *"è vietato superare un veicolo che si sta fermando oppure sta rallentando, per consentire a un pedone di attraversare le strisce pedonali"*. La condotta contemplata nell'art. 148 è molto più specifica di quella prevista dalla Legge 41, che prevede solo il sorpasso in prossimità degli attraversamenti pedonali. Di conseguenza, stando al senso letterale della norma, si commette un omicidio stradale se si cagiona la morte di una persona effettuando un sorpasso in corrispondenza delle strisce pedonali, anche se non c'è un pedone che sta attraversando. Viceversa se si investe un pedone che si accinge o sta attraversando le strisce pedonali, non si risponde della fattispecie aggravata, in quanto l'ipotesi aggravata di reato non contempla il fatto di investire un pedone sulle strisce pedonali.

Infine nel novero delle discordanze e delle dimenticanze del legislatore penale, occorre evidenziare che la Legge 41 non contempla nessuna aggravante nel caso di guida distratta, nonostante che l'emergenza nella circolazione stradale consista proprio nel fronteggiare tale fenomeno che, secondo i dati ACI-Istat, rappresenta il 40% nella causazione degli incidenti stradali.