

Introduzione dell'omicidio stradale: panorama europeo

E' sempre più attuale in Italia il dibattito circa l'introduzione nel codice penale dell'autonoma fattispecie di reato di omicidio stradale.

Recentemente il ministro dei Trasporti, Corrado Passera, in commissione Trasporti della Camera, ha dichiarato che tale tema merita un adeguato approfondimento auspicando un imminente intervento legislativo.

Numerose sono le iniziative popolari e parlamentari volte a inasprire le pene per chi uccide guidando sotto effetto di alcol o droga rendendo altresì possibile l'applicazione di misure cautelari, l'arresto in flagranza di reato ed il ritiro definitivo della patente.

Con la legislazione vigente accade infatti di sovente che soggetti che si pongono alla guida in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di droghe, causando la morte di uno o più persone, rispondano a titolo di omicidio colposo seppur aggravato (art. 589, 3 comma c.p., art.186 c.d.s.)

Da qualche anno la giurisprudenza, in caso di condotte di guida particolarmente dissennate, spesso determinate dall'influenza di alcool o droghe, che cagionino la morte di un soggetto, tende a ravvisare un'ipotesi di dolo eventuale e non di colpa cosciente con la conseguente imputabilità a titolo di reato di omicidio doloso (dolo eventuale) e non colposo.

Ovviamente muovendoci sul campo dell'interpretazione giurisprudenziale, in cui incide la singola valutazione del giudice, non vi può essere quella "assolutezza" che deriva dall'applicazione della norma striato iure, per cui determinate condotte sono riconducibili immediatamente a determinate figure di reato.

Se questo in sintesi è lo scenario nazionale, appare interessante, volgere uno sguardo a come si sviluppa il dibattito in materia a livello europeo.

L'automobile Club d'Italia, nell'ambito della sua partecipazione Legal and Consumer Commission, organo della Fédération Internationale de l'Automobile (Federazione che riunisce i principali club automobilistici europei e rappresenta presso le istituzioni comunitarie tutti gli utenti della mobilità in generale), ha avviato un'azione di sensibilizzazione sul tema presso la Commissione a Bruxelles.

Il primo passo è stato l'elaborazione da parte di ACI di un questionario contenente una serie di domande in merito alle diverse legislazioni nazionali dei principali paesi europei, sul sistema sanzionatorio previsto per i guidatori che causano lesioni gravi o la morte.

Il questionario è stato veicolato attraverso la Legal and Consumer Commission della FIA ai principali Club europei.

Dalle risposte pervenute da circa 10 Paesi europei (Germania, Belgio, Spagna, Olanda, Slovacchia, Bosnia-Herzegovina, Finlandia, Portogallo) sono emersi alcuni aspetti interessanti.

Primo tra tutti che, nella maggior parte dei paesi (75%), il provocare lesioni o morte alla guida è considerata una condotta penalmente rilevante.

Per il 45% dei paesi l'omicidio è qualificato volontario se il guidatore è sotto l'effetto di alcol o droga e per l'83% la patente di guida non è ritirata a vita nel caso in cui il guidatore è condannato per omicidio.

A tal proposito è interessante sottolineare che per l'81% dei paesi è previsto il ritiro della patente da un periodo minimo di 3 mesi ad un massimo di 5 anni.

Sulla base di tale ricognizione è stato elaborato dalla FIA un questionario trasmesso alla Commissione europea Trasporti a fine gennaio, per capire qual è la posizione della Commissione in ordine all'introduzione a livello europeo della figura di omicidio stradale e gli eventuali passi da compiere per raggiungere tale obiettivo.

La Commissione, rispondendo alla metà di marzo, in primo luogo ha ricordato che la natura delle infrazioni al codice della strada, la qualificazione giuridica delle condotte

penalmente rilevanti e le relative sanzioni applicabili non sono coperti dalla legislazione UE in materia di sicurezza stradale, restando di esclusiva competenza delle singole autorità nazionali.

E' pur vero che, in passato, la Commissione si è espressa invitando gli Stati ad uniformare previsioni anche non rientranti nelle materie dei trattati, in ragione dell'attuazione della Carta dei diritti fondamentali dell'unione Europea ed infatti, con la Direttiva del Consiglio 2004/80/CE del 29 aprile 2004, sono stati forniti gli indirizzi relativa all'indennizzo delle vittime di reati intenzionali violenti che impone agli Stati membri di stabilire programmi nazionali volti a compensare le vittime di tali reati, pur non fornendo una definizione standard e generalizzata di quali siano le fattispecie concrete che integrano questi reati.

Nella casistica che rientrerebbe nell'omicidio stradale, tuttavia, la Commissione non prevede, in questa fase, di promuovere l'introduzione di una figura di reato di omicidio stradale nel diritto comunitario, ritenendo le discipline esistenti nei diversi Paesi europei in materia di sicurezza stradale ancora troppo difformi .

Diversa invece è la posizione della Commissione circa possibilità di realizzare un Codice stradale Europeo che non opererebbe in maniera vincolante per quanto riguarda il sistema sanzionatorio penale, ma che, come auspicabile, definirebbe uno standard applicabile a livello europeo dei comportamenti da considerarsi più pericolosi alla guida (guido in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, eccessiva velocità, mancato rispetto della segnaletica stradale).

Prima infatti di proporre interventi volti uniformare la disciplina penale, è opportuno che le culture dei Paesi europei convergano sulla definizione di un sistema di regole che assicurano la mobilità in sicurezza sulle strade, sia per chi è alla guida di veicoli, che per i pedoni e che le sanzioni previste per punire tali violazioni siano rese omogenee, al fine di garantire l'assenza di zone franche o a basso livello di tutela della circolazione in sicurezza nell'ambito dei territori europei.