

IL REATO DI OMICIDIO STRADALE

L'Aula della Camera ha approvato in quarta lettura il testo unificato che prevede l'introduzione del reato di omicidio stradale. Derubricato fino ad ora come una "sottospecie" dell'omicidio colposo, il provvedimento introduce ora un **reato specifico**. Il testo ora torna di nuovo all'esame del Senato.

Per ulteriori approfondimenti si rinvia ai [lavori parlamentari](#) dell'AC 3169 "Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274" e ai [dossier](#) pubblicati dal Servizio studi della Camera dei deputati.

LE VITTIME DEI PIRATI DELLA STRADA: I NUMERI

Istat: Delitti denunciati dalle forze di polizia all'autorità giudiziaria

Tipo di delitto	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Omicidi colposi	2.148	2.040	1.881	1.718	1.765	1.783	1.716	1.597
Omicidi colposi da incidente stradale	1.773	1.706	1.509	1.314	1.327	1.285	1.211	1.049

È ormai diffusa, nell'opinione pubblica come tra gli operatori della sicurezza stradale e del diritto, l'idea di una **inadeguatezza delle norme penali vigenti** in tema di omicidio colposo quando derivante da condotte di guida. E, al di là del fenomeno complessivo dell'infortunistica stradale, ciò che desta maggiore allarme è la **crescita dei sinistri gravi** (con morti o feriti) causati da chi si pone alla **guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope**: un terzo delle vittime di incidenti muore per mano di persone che guidano sotto l'effetto di droghe o alcool o che commettono infrazioni o che si distraggono stupidamente (per esempio con il cellulare).

Vi è anche la consapevolezza che gran parte dell'opera deve essere fatta sul piano della prevenzione e che, sulla base dei dati Istat di questo anno, si sta già procedendo in tal senso, ma ciò non è sufficiente.

Secondo una **stima preliminare** fatta dall'Istat nel mese di giugno, **nel 2014** si sono verificati **in Italia 174.400 incidenti stradali con lesioni a persone**. Il numero dei morti, entro il trentesimo giorno, è pari a 3.330, mentre i feriti ammontano a 248.200. Rispetto al 2013, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti con lesioni a persone (-3,77 per cento) e del numero dei morti (-1,62 per cento); in calo anche i feriti (-3,58 per cento).

Rispetto al 2001, il numero di morti è diminuito nel 2014 del 53,1 per cento. Tra il 2013 e il 2014 il calo è contenuto (-1,6 per cento) ma in linea con l'andamento medio europeo, mentre tra il 2010 e il 2014 è pari a -19,1 per cento.

Tuttavia, nonostante questi dati che dimostrano un trend positivo, pur sempre nella drammaticità del fenomeno, rispetto al passato **l'Italia in Europa si trova ancora sopra la media** (si veda il riquadro in fondo al testo per i dati completi).

Le associazioni che operano nel settore e, in particolare, quelle dei familiari delle vittime degli omicidi stradali, ma anche i cittadini in generale chiedono di introdurre il reato di omicidio stradale, che peraltro è già previsto in altri Paesi, come in Inghilterra per casi di incidenti dovuti a guida pericolosa o sotto effetto di stupefacenti o alcool; da quando la legge è entrata in vigore gli inglesi hanno visto diminuire il numero delle vittime, fino a dimezzarsi rispetto al nostro Paese.

L'IMPEGNO PER LA PREVENZIONE

Il Governo in sede di discussione in Aula ha rassicurato che, dopo il messaggio forte lanciato dal Legislatore con l'introduzione del nuovo reato, farà proprio il compito di lavorare sul piano culturale e della prevenzione, attraverso l'educazione stradale, la formazione, gli investimenti in strade sicure, il coinvolgimento di tutti gli operatori e tutte le istituzioni locali per puntare su piani del traffico e della sicurezza stradale che siano incisivi e che sviluppino una maggior sensibilità e attenzione al problema nei cittadini di tutte le fasce d'età. Non da ultimo, il Governo dovrà continuare il suo impegno nell'investimento di risorse adeguate per l'ampliamento dei controlli, tema fondamentale e centrale.

COSA PREVEDE LA NORMATIVA VIGENTE

Attualmente il codice penale inquadra il delitto in oggetto come **ipotesi aggravata dell'omicidio colposo** (art. 589 c.p.): chiunque causi la morte di qualcuno violando le norme del codice della strada è punito con la reclusione da 2 a 7 anni; da 3 a 10 anni se il soggetto è ubriaco o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. Se le vittime sono più di una, la pena potrà essere aumentata del triplo ma senza superare i 15 anni.

Anche il delitto di lesioni personali per violazione del codice della strada era configurato come una ipotesi aggravata della fattispecie **lesioni personali** colpose (art. 590 c.p.).

LE NOVITÀ DEL DISEGNO DI LEGGE

La novità principale contenuta nel ddl è proprio l'introduzione dei due nuovi reati di **omicidio stradale e lesioni personali stradali**.

Omicidio stradale

L'omicidio stradale colposo diventa reato a sé, graduato su tre varianti:

1. nell'**ipotesi base**, quando cioè la morte sia stata causata violando il codice della strada, **resta la pena già prevista oggi: da 2 a 7 anni di reclusione**;
2. la sanzione penale sale (reclusione **da 5 a 10 anni**) per l'omicida il cui **tasso alcolemico superi 0,8 g/l** oppure abbia causato l'incidente per **condotte di particolare pericolosità** (eccesso di velocità, guida contromano, infrazioni ai semafori, sorpassi e inversioni a rischio);
3. la sanzione sale ancor di più per chi uccide una persona guidando in **stato di ebbrezza grave**, con un **tasso alcolemico oltre 1,5 g/l**, o **sotto effetto di droghe**: rischia ora infatti **da 8 a 12 anni** di carcere.

Lesioni personali stradali

Così come per l'omicidio stradale, viene data una stretta anche per le lesioni stradali (sono introdotte **pene al rialzo se chi guida è ubriaco o drogato**), sempre graduato su tre varianti:

1. l'**ipotesi base rimane invariata**: chi cagioni ad altri lesioni personali per violazione del codice della strada è punito con la reclusione **da 3 mesi a 1 anno** per le lesioni gravi e **da 1 a 3 anni** per quelle gravissime;
2. se invece il tasso alcolemico è tra 0,8 g/l e 1,5 g/l oppure l'incidente è causato da manovre pericolose scatta la reclusione **da 1 anno e 6 mesi a 3 anni** per lesioni gravi e **da 2 a 4 anni per le gravissime**;
3. in caso di **tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l** o se il conducente abbia guidato sotto l'**effetto di sostanze stupefacenti**, la pena va **da 3 a 5 anni per lesioni gravi** e **da 4 a 7 per quelle gravissime**.

La pena prevista per l'ipotesi più grave di omicidio stradale (e di lesioni) si applica anche ai **camionisti e agli autisti di autobus** in caso di presenza di un tasso alcolemico sopra gli 0,8 g/l.

Aggravanti

Se il **conducente fugge dopo l'incidente** scatta l'aumento di pena da un terzo a due terzi, e la pena non potrà comunque essere inferiore a 5 anni per l'omicidio e a 3 anni per le lesioni.

Altre aggravanti sono previste se vi è la **morte o lesioni di più persone** oppure se si è alla **guida senza patente o senza assicurazione**.

È inoltre stabilito il divieto di equivalenza o prevalenza delle attenuanti su alcune specifiche circostanze aggravanti.

Attenuanti

La pena è **diminuita fino alla metà** quando l'incidente non è conseguenza esclusiva dell'azione (o omissione) del colpevole.

Raddoppio della prescrizione e arresto obbligatorio in flagranza

Per il nuovo reato di omicidio stradale sono previsti il **raddoppio dei termini di prescrizione** e l'**arresto obbligatorio in flagranza nel caso più grave di omicidio (ebbrezza grave e droga)**. Negli altri casi l'arresto è facoltativo, **restando però espressamente escluso, limitatamente alle lesioni, se il conducente presta subito soccorso e si mette immediatamente a disposizione degli organi di polizia giudiziaria (quest'ultima disposizione, che modifica il comma 8 dell'art. 108 del Codice della Strada, è stata l'unica modifica apportata nel corso della quarta lettura alla Camera)**.

Il pubblico ministero, inoltre, potrà chiedere per una sola volta di prorogare le indagini preliminari.

Perizie coattive

Il giudice può ordinare anche d'ufficio il prelievo coattivo di campioni biologici per determinare il dna del conducente. Nei casi urgenti, e se un ritardo può pregiudicare le indagini, il prelievo coattivo può essere disposto anche dal pm.

L'“ergastolo” della patente

È previsto anche che, in caso di condanna o patteggiamento (anche con la condizionale) per omicidio o lesioni stradali, venga **automaticamente revocata** la patente. Una nuova patente sarà conseguibile solo dopo 15 anni (omicidio) o 5 (lesioni). Tale termine è però aumentato nelle ipotesi più gravi: se ad esempio il conducente è fuggito dopo l'omicidio stradale, dovranno trascorrere almeno 30 anni dalla revoca.

Qualora la patente sia stata rilasciata da uno Stato estero, al posto della revoca il prefetto del luogo della commessa violazione adotta un provvedimento di inibizione alla guida del territorio nazionale per un periodo analogo.

INCIDENTI STRADALI IN ITALIA: I DATI ISTAT DEL 2013

Nel 2013 si sono registrati in Italia 181.227 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti (entro il 30° giorno) ammonta a 3.385, quello dei feriti a 257.421.

Rispetto al 2012, il numero di incidenti scende del 3,7%, quello dei feriti del 3,5% mentre per il numero dei decessi la flessione è del 9,8%. Tra il 2001 e il 2013 la riduzione delle vittime della strada è stata del 52,3%, in valore assoluto si è passati da 7.096 a 3.385.

Nel 2013, le vittime di incidenti stradali sono state 26.010 nella Ue28 (28.298 nel 2012), con una riduzione tra il 2013 e il 2010 del 17,7%, variazione analoga a quella registrata in Italia nello stesso periodo. Si tratta di 51,4 persone decedute in incidente stradale ogni milione di abitanti. L'Italia ha registrato un valore pari a 56,2, collocandosi al 14° posto nella graduatoria europea, dietro Regno Unito, Spagna, Germania e Francia.

Sulle strade urbane italiane si sono verificati 136.438 incidenti, con 184.683 feriti e 1.421 morti; sulle autostrade gli incidenti sono stati 9.265, con 15.447 feriti e 321 decessi. Sulle strade extraurbane, ad esclusione delle autostrade, si sono verificati 35.524 incidenti, con 57.291 feriti e 1.643 morti.

Gli incidenti più gravi avvengono sulle strade extraurbane (escluse le autostrade), dove si sono verificati 4,63 decessi ogni 100 incidenti. Le vittime sono state invece 1,04 ogni 100 incidenti sulle strade urbane e 3,46 sulle autostrade. Rispetto al 2012, l'indice di mortalità risulta in netta diminuzione sulle strade extraurbane (5,03 nel 2012) e in lieve calo su autostrade e strade urbane (rispettivamente 3,51 e 1,12 nel 2012).

L'indice di mortalità raggiunge il valore massimo tra le 3 e le 6 del mattino, in media 5 decessi ogni 100 incidenti, a fronte di una media giornaliera pari a 1,87. La domenica è il giorno della settimana nel quale si registra il livello più elevato dell'indicatore, 3,1 morti per 100 incidenti. Nella fascia oraria notturna (compresa tra le 22 e le 6 del mattino), l'indice è più elevato fuori città, il lunedì e la domenica notte (8,32 e 7,94 decessi per 100 incidenti).

Nel 67,9% dei casi le vittime degli incidenti stradali sono conducenti di veicoli, nel 15,9% passeggeri trasportati e nel 16,2% pedoni.

Tra i 2.297 conducenti deceduti a seguito di incidente stradale, il 42,1% aveva un'età compresa tra i 20 e i 44 anni (968 in totale), con valori massimi registrati soprattutto tra i giovani 20-24enni (219) e tra gli adulti nella classe 40-44 anni (215).

La categoria di veicolo più coinvolta in incidente stradale è quella delle autovetture (67,5%); seguono i motocicli (12,8%), gli autocarri (6,4%), le biciclette (5,3%) e i ciclomotori (4,5%).

I motocicli rappresentano la categoria di veicolo più a rischio: l'indice di mortalità è pari a 1,68 morti per 100 veicoli coinvolti; seguono biciclette (1,41) e ciclomotori (0,84).

Fonte: www.istat.it

Post scriptum

PRIMA LETTURA SENATO

AS 859 e abb.

[iter](#)

PRIMA LETTURA CAMERA

AC 3169

[iter](#)

SECONDA LETTURA SENATO

AS 859-B e abb.

[iter](#)

SECONDA LETTURA CAMERA

AC 3169-B

[iter](#)

TERZA LETTURA SENATO

AS 859-D e abb.

[iter](#)

[Legge n. 41 del 23 marzo 2016](#)

Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274.

pubblicata nella Gazzetta Ufficiale n. 70 del 24 marzo 2016