

Ora c'è l'omicidio stradale. Ecco le prime indagini. La norma che comporta il carcere per i responsabili di gravi incidenti Per gli avvocati il testo è lacunoso in caso di concorso di colpa o di lesioni

TASSO DI ALCOL DECISIVO La sanzione può variare molto in base allo stato di ebbrezza del conducente o agli effetti dell'assunzione di droghe

La legge per l'omicidio stradale sta mettendo in allarme anche gli enti locali. Perché il reato di omicidio stradale può essere ricondotto anche a coloro che hanno competenza sulla sicurezza stradale, quindi gli Enti Locali che devono mantenere in buono stato le strade di competenza. L'applicazione di questa norma va ad aggiungersi alla già complicata legislazione in merito. Gli articoli 2043 e 2051 del Codice Civile infatti vanno a sanzionare l'amministratore pubblico che – per condotta amministrativa – abbia causato danno all'utente della strada. Dunque, in caso di fatalità dovuta alle condizioni dell'asfalto o dei guard-rail, si potrebbero denunciare penalmente i sindaci e gli assessori competenti? Il caso è controverso e attende una risposta.

PESCARA Una macchina sventrata dal guardrail della Statale 16, due vite perse e un'altra spezzata: quella di Mattia, il giovane guidatore vastese che, dopo un duplice incidente mortale, non solo dovrà per sempre fare i conti col rimorso di non esser riuscito a evitare un terribile incidente, ma che adesso rischia anche diversi anni di carcere. Perché le nuove norme si spingono fino a tanto. A tre mesi dall'introduzione dell'omicidio stradale, il fermo di Mattia, dopo lo schianto a Montenero di Bisaccia, all'alba di domenica, rappresenta il primo episodio eclatante in Abruzzo. Sino a questo momento, la regione conta pochi fascicoli aperti dalle forze dell'ordine. Troppo presto prevederne i possibili sviluppi legali. Con le misure introdotte a fine marzo l'omicidio stradale è diventato un reato a sé, graduato su tre varianti. In particolare, resta la pena già prevista in passato (da 2 a 7 anni) nell'ipotesi base, quando cioè la morte sia stata causata violando il codice della strada. Ma la sanzione penale sale sensibilmente negli altri casi. Con le nuove regole, chi viene ritenuto responsabile di un incidente mortale mentre guida in stato di ebbrezza grave, con un tasso alcolemico oltre 1,5 grammi per litro, o sotto effetto di droghe, rischia da 8 a 12 anni di carcere. Viene invece punito con la reclusione da 5 a 10 anni la persona 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). La pena può però aumentare della metà se a morire è più di una persona: in quel caso il colpevole rischia fino a 18 anni di carcere. Pene durissime, poi, per i neopatentati per i quali resta l'obbligo di essere completamente sobri alla guida. «E' un terreno ancora inesplorato per molti di noi», commenta Giulio Contento, dello staff di Infortunistica Point all'Aquila, centro specializzato per l'assistenza legale dopo incidenti. «I casi dalle nostre parti si contano ancora sulle dita di una mano e la normativa è per certi versi lacunosa, nel senso che non contempla delle sanzioni chiare nel caso in cui le responsabilità dell'incidente siano condivise, nel caso di concorso di colpa. Stiamo parlando di un tema importante, in quanto di fronte a condanne di 6 o 7 anni non c'è indulto che tenga, quindi è necessario che le responsabilità siano definite con attenzione estrema». Inoltre, a detta del consulente legale, «c'è relativa chiarezza in caso di incidente mortale, ma quando si parla di lesioni gravi i confini tra un orientamento normativo e l'altro sono labili». Senza dubbio, l'omicidio stradale tende a scoraggiare la guida in stato di ebbrezza o in stato alterato di coscienza da stupefacenti. Del resto, già tra il 2007 e il 2008 c'è stato un progressivo inasprimento delle sanzioni. «Bisogna capire quale obiettivo si vuole perseguire», prosegue Contento. «La repressione è importante perché il ritiro della patente e la denuncia penale costituiscono un deterrente non da poco. Tante volte si vede una volante piazzata a 200 metri dai locali anche se non può certo controllare tutti i veicoli. Ma spesso la prevenzione è trascurata». E

la prevenzione non si fa solo con corsi scolastici o incontri di approfondimento. «Molte città purtroppo – e L'Aquila non fa eccezione – non sono dotate di alcun tipo di trasporto pubblico dopo certe fasce orarie. Non sempre i taxi sono disponibili anche se il servizio è molto migliorato negli ultimi anni. Ben venga, dunque, l'inasprimento delle norme quando la comunità offre tutte le alternative possibili permettendo di lasciare a casa la propria auto». Senza dubbio, un segnale importante andava dato da parte del legislatore. Il governo ha risposto anche alle sollecitazioni arrivate da parenti di vittime di scontri stradali. A marzo, alla firma della legge da parte del premier Matteo Renzi erano presenti tanti genitori, tra cui anche Pasqua Gina D'Ambrosio, madre di Luigi Edoardo, “Gigi”, il suo unico figlio morto a 19 anni investito ed ucciso da una macchina ad Alba Adriatica mentre era sullo scooter.

