

COMMISSIONE IX
TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

RESOCONTO STENOGRAFICO

INDAGINE CONOSCITIVA

7.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 9 MAGGIO 2012

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **MARIO VALDUCCI**

INDI

DEL VICEPRESIDENTE **SILVIA VELO**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Cassaniti Mastrojeni Giuseppa, <i>Presidente dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (AIFVS)</i>	3, 25
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3	Cesari Gianmarco, <i>Avvocato dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (AIFVS)</i>	6, 26
INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROPOSTE DI LEGGE C. 4662 VALDUCCI E ABBINATE RECANTI «DELEGA AL GOVERNO PER LA RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA, DI CUI AL DECRETO LEGISLATIVO 30 APRILE 1992, N. 285»		Chironi Teresa Maria, <i>Presidente dell'Associazione «I bambini di Flami&Ale» ONLUS</i>	16
Audizione di rappresentanti di associazioni di familiari e vittime della strada:		Cipollone Elisabetta, <i>Vicepresidente dell'Associazione «Diamo valore alla vita»</i>	9, 24
Valducci Mario, <i>Presidente</i>	3, 5, 9	Conte Francesca Grazia, <i>Consulente tecnico dell'Associazione gruppi uniti tutela e giustizia per le vittime della strada ONLUS (Agusv)</i>	13
Velo Silvia, <i>Presidente</i>	20, 24, 27		

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro per il Terzo Polo: UdCpTP; Futuro e Libertà per il Terzo Polo: FLpTP; Popolo e Territorio (Noi Sud-Libertà ed Autonomia, Popolari d'Italia Domani-PID, Movimento di Responsabilità Nazionale-MRN, Azione Popolare, Alleanza di Centro-AdC, La Discussione): PT; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Repubblicani-Azionisti: Misto-R-A; Misto-Noi per il Partito del Sud Lega Sud Ausonia: Misto-NPSud; Misto-FareItalia per la Costituente Popolare: Misto-FCP; Misto-Liberali per l'Italia-PLI: Misto-LI-PLI; Misto-Grande Sud-PPA: Misto-G.Sud-PPA.

	PAG.		PAG.
Falco Concetta, <i>Presidente nazionale dell'Associazione gruppi uniti tutela e giustizia per le vittime della strada ONLUS (Agusv)</i>	12	<i>Allegato 2: Documento congiunto dell'Associazione « Diamo valore alla vita », dell'Associazione Vittime Incidenti della Strada e del Lavoro (AVISL), dell'Associazione Lorenzo Guarnieri ONLUS e dell'Associazione « I bambini di Flami&Ale » ONLUS</i>	31
Garofalo Vincenzo (PdL)	21	<i>Allegato 3: Documentazione depositata dai rappresentanti dell'Associazione Vittime Incidenti della Strada e del Lavoro (AVISL)</i>	36
Guarnieri Stefano, <i>Vicepresidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri ONLUS</i>	17	<i>Allegato 4: Documentazione depositata dai rappresentanti dell'Associazione gruppi uniti tutela e giustizia per le vittime della strada ONLUS (Agusv)</i>	37
Landolfi Mario (PdL)	22	<i>Allegato 5: Documentazione depositata dai rappresentanti dell'Associazione Lorenzo Guarnieri ONLUS</i>	40
Lovelli Mario (PD)	23	<i>Allegato 6: Parere del professor Carlo Federico Grosso sull'introduzione dei delitti di omicidio stradale e di lesioni personali stradali</i>	55
Monai Carlo (IdV)	20		
Musicco Domenico, <i>Presidente dell'Associazione Vittime Incidenti della Strada e del Lavoro (AVISL)</i>	11		
Panepucci Erina, <i>Vicepresidente dell'Associazione Vittime Incidenti della Strada e del Lavoro (AVISL)</i>	12		
ALLEGATI:			
<i>Allegato 1: Documentazione depositata dai rappresentanti dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (AIFVS)</i> .	28		

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE
MARIO VALDUCCI

La seduta comincia alle 11,15.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito chiuso, la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati e la trasmissione diretta sulla *web-tv* della Camera dei deputati.

Audizione di rappresentanti di associazioni di familiari e vittime della strada.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle proposte di legge C. 4662 Valducci e abbinata recanti « Delega al governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 », l'audizione di rappresentanti di associazioni di familiari e vittime della strada.

Do la parola agli auditi per lo svolgimento della relazione.

GIUSEPPA CASSANITI MASTROJENI, *Presidente dell'Associazione Italiana familiari e Vittime della Strada (AIFVS)*. Buon giorno a tutti. Abbiamo coinvolto il direttivo e anche gli ingegneri e gli avvocati dell'associazione per discutere della proposta di legge C. 4662, in maniera da fare delle proposte.

Non abbiamo avuto il tempo di fare un punto di sintesi, che portasse ad un documento specifico, però c'è stato un apporto sul piano della discussione. Ci siamo resi conto che c'è una proposta di legge delega al Governo, quindi ci sono ancora i tempi per incidere nelle Commissioni che poi tratteranno i vari temi riferiti alla proposta C. 4662.

Per quanto riguarda la prevenzione, noi partiamo dall'obiettivo posto dall'Europa, che è quello, nel decennio 2011-2020, che prevede di garantire la sicurezza per tutti. Dobbiamo cambiare mentalità e pensare che dobbiamo avere un'ottica diversa nell'affrontare il problema della sicurezza stradale, partendo proprio dall'utenza debole. Siccome sappiamo che il maggior numero degli incidenti si verifica in città – dove troviamo una disomogeneità nella mobilità, per cui abbiamo il pedone, il ciclista, il ciclomotorista, la macchina, il mezzo pesante – ci deve essere un impegno per rivedere la velocità nelle città.

Come per esempio nelle autostrade è vietata la circolazione di pedoni, ciclisti e motorini, allo stesso modo nelle città si deve regolare la velocità dei mezzi pesanti. Il punto di riferimento che noi dobbiamo avere è quello di recuperare spazi urbani vivibili per le persone. Se quindi in autostrada è vietata la bicicletta, non capisco come si possa circolare in città con mezzi molto grandi, come ad esempio i SUV. La velocità si deve quindi regolare in rapporto alla potenza e alla massa del veicolo.

Dobbiamo avere un'ottica di rispetto dell'utenza debole e quindi prevedere il discorso delle zone 30, oltre che la diversificazione della velocità.

L'altro aspetto sul quale puntiamo moltissimo è la formazione del conducente. Ricordo che quando si doveva modificare

il codice della strada lei aveva detto che era giustificabile la revoca della patente dopo due incidenti con morti. Allora avevo chiesto un'audizione perché il nostro punto di vista era diverso: noi puntiamo principalmente sulla prevenzione, e quello che abbiamo maturato nell'associazione in cui operiamo da parecchi anni è che bisogna avere un punto di vista particolare sulla patente.

Non nasciamo con la patente, che è un titolo che si consegue e che si mantiene, a condizione che a questo titolo corrisponda il dovere di osservare la norma. La grande attenzione deve essere posta all'osservanza della norma, perché in Italia l'osservanza della norma in un certo senso è un *optional*, in quanto cerchiamo sempre di superarla.

Quando ho la patente, alla mancata osservanza della norma consegue la perdita dei punti della patente, ma dobbiamo andare oltre: riteniamo che per dare un segnale sul piano della prevenzione, sulla necessità di cambiare il comportamento facendo in modo di evitare l'incidente, chi ci tiene ad avere la patente deve capire che deve osservare le norme e cambiare comportamento perché, se gli vengono tolti 10 punti, non potrà più recuperarli tutti, ma potrà magari recuperarne 8.

Deve essere un chiaro segnale che colui che trasgredisce la norma, se non cambia comportamento, a poco a poco perderà definitivamente la patente. Non vogliamo che ci sia un buonismo nei confronti di coloro che mettono in atto comportamenti di trasgressione delle norme: questo è il nostro obiettivo.

L'altro discorso riguarda la formazione del conducente, e bisogna rivedere la formazione delle scuole guida. Riteniamo che la patente debba essere data non a tutti, ma a persone che esprimono un'integrità e un equilibrio della personalità, e quindi si deve guardare con molta attenzione al conseguimento della patente.

Come abbiamo scritto, vorremmo che fosse data a «coloro che dimostrino di possedere, attraverso opportune indagini psicologiche e mediche, uno stato psicofisico equilibrato e un radicato rispetto per

la vita e per la salute propria e altrui, ed abbiano conseguito non solo la padronanza della conduzione del veicolo e la conoscenza delle regole della circolazione, ma anche le norme di pronto soccorso, la responsabile percezione dell'altro, la piena consapevolezza degli effetti del consumo di alcol e di sostanze psicoattive alla guida». Vogliamo veramente che ci sia un'attenzione particolare per la formazione responsabile del conducente.

Un altro punto che riteniamo molto importante è la realizzazione di una banca dati riferita a coloro che compiono gli incidenti. Così come si stabilisce il motivo dell'incidente o della trasgressione della norma, allo stesso modo si dovrebbe dire da quale scuola guida provengono tali conducenti, perché nel discorso della formazione del conducente, se in un sistema isoliamo un aspetto e non lo mettiamo in relazione con l'altro che crea il seguente, non evidenziamo eventuali cause dovute alla cattiva formazione del conducente effettuata dalle scuole guida, penalizzando il conducente laddove però va messo in evidenza che anche la scuola guida deve migliorare.

Dobbiamo fare in modo che ci sia un'anagrafe da cui emerga da quali scuole guida provengano queste persone. In questo momento non so dire come si debba costruire questa banca dati, ma dobbiamo pensarci, se vogliamo agire sul piano della prevenzione.

Un altro discorso si deve fare anche per le istituzioni che hanno la responsabilità delle strade. Non dobbiamo pensare che le sanzioni si debbano applicare soltanto alle persone che adottano comportamenti di non rispetto delle norme, mentre le istituzioni deputate a garantire la sicurezza possono farlo ed essere chiamate in causa solo quando l'incidente si verifica.

Vogliamo invece prevenire l'incidente, quindi si deve condividere l'obiettivo di prevenire l'incidente stradale. Discutevamo con gli ingegneri che si potrebbe anche dare questo compito alla Polizia stradale, che, così come sanziona le persone per la trasgressione delle norme, dovrebbe sanzionare gli enti che per esempio manten-

gono una segnaletica o lo stato delle strutture non adeguati. Altra cosa avviene quando si verifica l'incidente, per cui l'ente gestore della strada viene portato in tribunale.

Un ingegnere di Catania ci ha informato del fatto che era stato chiesto che si facesse un marciapiede di 70 centimetri, ma era stato giudicato impossibile perché si sarebbero dovute ampliare le vie di fuga dell'auto. L'ingegnere metteva in evidenza come in questo caso si facesse in modo che il pedone passasse nella corsia delle macchine. Bisogna avere un'ottica diversa: se non c'è la possibilità di fare due corsie, una per i pedoni e una per le macchine, vuol dire che quella strada è per i pedoni, non per le macchine.

Dobbiamo avere una visione corretta della realtà, se non vogliamo accettare che la persona venga investita dalla macchina. Dobbiamo cambiare mentalità.

L'altro discorso è la rilevazione degli incidenti, per cui l'ingegner Vangi evidenziava l'esigenza di seguire le norme UNI per la ricostruzione degli incidenti.

Ci sono tanti altri aspetti, per cui potrei lasciarvi questa raccolta di pareri, però chiediamo di essere ascoltati quando ci sono i gruppi di missione, perché noi continueremo a discutere su queste cose e penso che sia interesse politico delle istituzioni fare un salto di qualità nella gestione della prevenzione.

Il giudice Guido Salvini, che è un nostro collaboratore, prima a Milano e ora a Cremona, rifletteva sull'esigenza di tendere a sanzioni che siano efficaci, quindi proponeva di non demandare al tribunale alcune fattispecie, e di far applicare le relative sanzioni dal prefetto, dal momento che queste sanzioni, uguali a quelle che potrebbe applicare il Prefetto, diventano tardive e più costose, e determinano l'intasamento dei tribunali.

Sosteneva quindi che nell'articolo 186 del Codice della strada, per ottenere maggiore efficienza e velocità di giudizio e di applicazione della pena, bisognerebbe affidare al Tribunale le violazioni commesse con assunzione di alcol da 1,5 in su, mentre da 0,8 a 1,5 potrebbe essere ancora

compito del Prefetto applicare la sanzione, perché questa verrebbe applicata subito. Altrimenti la pena diventa una cosa irrisoria, perché è solo a parole, ma di fatto non c'è. Questo è il parere di un giudice, che potete anche tenere presente.

Per quanto riguarda l'omicidio stradale, vorrei lasciare la parola all'avvocato Cesari. In generale, poiché ciascuno di noi è portatore di un'esperienza di privazione della vita e di grave offesa da parte della giustizia, considero assurdo che il giudice vada a cercare nella testa dell'imputato se volesse o non volesse uccidere: deve valutare i comportamenti oggettivi.

Secondo noi ci sono comportamenti criminali alla guida, che non sono soltanto quelli dell'alcol e della droga, ma anche quelli della gravissima trasgressione di norme cautelari, perché le norme del codice della strada garantiscono la civile convivenza. Dobbiamo essere più attenti al comportamento del conducente, perché non posso sentirmi dire, come mi è successo all'Università di Catanzaro, che era stato fatto un sorpasso in curva ma il conducente non aveva l'intenzione di uccidere. Sono saltata dalla sedia, chiedendo al professore se insegnasse queste cose ai ragazzi, perché non si può sostenere che se uno fa un sorpasso in curva vuole fare solo un sorpasso: se una norma lo vieta, vuol dire che la non osservanza determina gravi conseguenze.

Bisogna veramente cambiare mentalità e andare nella direzione per cui ci può essere un omicidio colposo, su cui si può anche applicare la sospensione condizionale o la riduzione della pena, ma ci può essere un omicidio colposo aggravato da comportamenti criminali alla guida, che sono non soltanto quelli dello stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, ma anche comportamenti di gravi trasgressioni delle norme, di cui abbiamo fatto un elenco con il professor Vangi dell'Università di Firenze.

Lascerei la parola all'avvocato Cesari.

PRESIDENTE. Vorrei solo comunicarvi che intorno alle 13,30 dovremmo chiudere, lasciando spazio anche ai colleghi di in-

tervenire per fare delle domande. Tutte le vostre relazioni sono già state distribuite a tutti i colleghi presenti e quindi, se fate una sintesi evidenziando le parti più importanti, acceleriamo i lavori e arriviamo a conclusione per tempo.

GIANMARCO CESARI, *Avvocato dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (AIFVS)*. Apprezziamo l'impegno della Commissione su questo tema non solo della riforma del Codice della strada, ma in particolare per quanto riguarda il tema dell'omicidio stradale.

Ci ha fatto molto piacere constatare come il Ministro Severino, nell'audizione che ha svolto presso la vostra Commissione, abbia richiamato tutti i passaggi legislativi, per cui da una pena minimale e banale che si applicava nelle aule di giustizia dieci anni fa, pari a 3, 8, 6 mesi, si è passati all'inasprimento delle pene con i vari provvedimenti legislativi che il Ministro ha richiamato — e da ultimo con la legge n. 102 del 2006, legge fortemente voluta dall'associazione — oltre all'inasprimento delle pene già avvenuto con il Ministro Bianchi con attraverso la modifica degli articoli 186 e il 187, che sono frutto del confronto della nostra associazione con il ministero e soprattutto con il Ministro Bianchi, che all'epoca diede appoggio alle nostre tesi.

Siamo in un momento in cui veniamo fuori da esperienze processuali che da un lato hanno inteso andare incontro a questo mutamento della coscienza sociale, che reputa una vera forma di devianza criminale la criminalità stradale, e quindi non più una normalità sociale, ma dall'altro non possiamo non rilevare come, nonostante gli inasprimenti di pena che ci sono stati, in alcuni casi i tribunali e i giudici applicano purtroppo il minimo del minimo.

Vengo da una sentenza del Tribunale di Palermo che nei confronti di una persona che era ubriaca con un tasso di 1,35, quindi poco al di sotto di 1,50, ma correva a circa 160 chilometri orari nel tronchetto che va dall'aeroporto verso la città di Palermo — un'autostrada dove però c'è un

limite di 100 chilometri orari, e, come ha stimato il nostro perito di parte dell'Università di Firenze, questa persona procedeva a 160 chilometri orari — è stata comminata la pena di un anno e dieci mesi con tutti gli sconti di pena finali, quindi dall'Aula di giustizia, dove non è neanche comparso, è tornato a casa.

Il *Giornale di Sicilia* ha riportato a grandi lettere la parola «vergogna» nei confronti di questa decisione, che, come associazione che si era costituita parte civile mio tramite nel processo, abbiamo stigmatizzato aspramente, perché sono sentenze che delegittimano la giustizia.

Di fronte a questa attualità che il caso di Davide Scarfeo evidenzia, questo giovane di 35 anni la cui famiglia è rimasta senza giustizia purtroppo come tante altre, è necessario un intervento legislativo il prima possibile. Avevamo fatto un grande confronto giuridico, che aveva portato alla proposta di legge C. 3274, che le consegnai in un incontro personale, proposta dall'onorevole Barbaro, che aveva avuto il riconoscimento delle più alte cariche dello Stato, a iniziare dal Presidente della Repubblica, dal Presidente della Camera, dal Presidente del Senato.

L'onorevole Terranova era presente alla conferenza di presentazione, e quella proposta nasceva dall'omicidio del processo Lucidi, perché volevamo evitare quello che il Ministro Severino ha evidenziato, cioè il balzello tra colpa cosciente e dolo eventuale nell'applicazione della norma sia dell'omicidio colposo, sia dell'omicidio con dolo eventuale, *ex* articolo 575.

Non riusciamo a capire come la proposta di legge si sia potuta disperdere e non sia anche abbinata ai disegni di legge che voi state discutendo, perché quella proposta era frutto anche di un confronto con l'ufficio legislativo del Popolo della Libertà per esempio, che l'aveva anche adeguata agli schemi normativi dei disegni di legge, in modo tale da poter essere discussi.

In questa proposta, che iniziava accogliendo il nostro appello come associazione, avevamo articolato delle modifiche che prevedevano l'inasprimento della pena

nei confronti non solo di chi in stato ebbrezza alcolica, ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c) del codice della strada o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope, causava la morte, ma anche di chi poneva in essere condotte azzardate e temerarie. Su questo abbiamo anche aperto un dibattito televisivo presso Rai Uno in varie trasmissioni.

È vero che l'omicidio stradale è riconducibile nel 30 per cento dei casi alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze psicotrope, ma, come ha detto anche il Ministro della salute nell'audizione precedente, deve essere assolutamente applicato anche ad alcune condotte di guida che non devono essere definite, come la proposta di legge fa, in maniera generica azzardate e temerarie, ma facendo riferimento a specifiche violazioni del codice della strada e a precise modalità di guida.

Abbiamo incaricato l'Università di Firenze, il Dipartimento di meccanica della Facoltà di Ingegneria, di individuare delle norme del Codice della strada in cui l'elemento psicologico travalica i confini della colpa cosciente. L'Università di Firenze le ha individuate tenendo conto di questi principi: che il reato di omicidio stradale sussiste, se la causa del decesso è determinata dalla condotta di guida azzardata, accertata tecnicamente come causa determinante. Nei casi di condotta di guida con efficienza causale marginale, come causa concorrente, non può sussistere atto di omicidio stradale, ma solo l'omicidio semplice. Per l'imputazione del reato deve essere provato tecnicamente che, se fosse stata una condotta di guida rispettosa delle norme del Codice della strada, il decesso non si sarebbe verificato, quindi l'evitabilità dell'incidente e delle conseguenze, elencando le violazioni: l'articolo 187, la guida in stato di alterazione psico-fisica, il 186, la guida in stato di ebbrezza, il 43 del codice della strada, il mancato arresto a un posto di blocco e/o inseguimento, le gare in velocità all'articolo 9-bis del Codice della strada, l'elevata velocità di marcia.

Quando però chiunque provochi la morte di una o più persone, l'elevata velocità di marcia in rapporto alle condizioni e allo stato dei luoghi deve superare il novantesimo percentile della velocità rilevata nel luogo del sinistro, ma rilevata nelle medesime condizioni di traffico e atmosferiche presenti tramite autovetture debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza, per evitare le interpretazioni della giustizia.

A queste si aggiungono il passaggio con il rosso quando la luce è scattata al rosso da almeno due secondi, l'inversione di marcia in prossimità e in corrispondenza di intersezioni, delle curve e dei dossi con la morte di più persone, l'uso di dispositivi elettronici, quindi quando la morte è legata a una guida distratta dovuta all'utilizzo improprio di apparecchi elettronici, il sorpasso nel caso in cui nel sorpassare in prossimità di un dosso, di una curva, di strisce pedonali si provochi la morte, e la marcia contromano, quindi all'interno di una corsia o carreggiata destinata all'opposto senso di marcia.

Riteniamo che il minimo della pena prevista debba essere portato da 2 ad almeno 5 anni, e il massimo della pena ad almeno 15 anni, diversificando assolutamente come omicidio stradale l'omicidio colposo semplice, nella previsione delle pene minime/massime, per proporzionarlo al bene giuridico della vita e della dignità da tutelare, e garantire così certezza della pena.

Un altro difetto della disposizione attuale contenuta nell'articolo 589 del codice penale si evidenzia quando si parla di morte di più persone o ferimento di una persona oltre la morte. La pena attuale prevede, infatti, fino a un massimo di 15 anni e questa formulazione consente al giudice di aumentare soltanto di un mese la pena rispetto a quella prevista per l'omicidio di una sola persona e rispettare la norma.

Questo avviene addirittura anche in casi con omissione di soccorso, in cui abbiamo visto soggetti che hanno ucciso più di due persone, come è avvenuto nei casi in cui erano coinvolti più automobili

o un pullman, tornare a casa con una pena di 2 anni e 6 mesi. Tenete presente che quando la norma dice « fino a », come ho visto anche in disegni di legge abbinati al C. 4662, si consente al giudice di diminuire la pena anche di un solo mese.

Riteniamo che ci sia da incidere sulla pena per l'omissione di soccorso. Ricorderete che insieme all'ASAPS (Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale) abbiamo svolto una conferenza stampa presso il Parlamento sulla pirateria stradale. Abbiamo chiesto una misura di triplicazione della pena per omicidio colposo semplice quando c'è omissione di soccorso, perché attualmente il pirata della strada fa un bilanciamento di interessi, valutando che, se scappa, rischia poco più della pena che prenderebbe se si fermasse, per cui a questo punto gli conviene scappare, perché magari non lo prendono, non rischia la confisca del veicolo se è ubriaco, non gli viene sospesa la patente.

Al massimo, se lo arrestano, può cavarsela solo con un anno di più, come l'attuale legislazione per l'omissione di soccorso consente. Occorre quindi un inasprimento severissimo, che porti non a raddoppiare la pena per omicidio semplice, come prevediamo nel disegno di legge C 3274 in caso di guida in stato di ebbrezza, ma alla triplicazione della pena.

Ci aspettiamo che la Commissione e anche il Governo sostengano in modo deciso il valore della norma come regola che garantisca la civile convivenza. Dalle audizioni dei Ministri abbiamo visto che c'è una certa perplessità, un rimandare a dei contenuti tecnici di approfondimento.

Proprio per questo l'8 giugno, presso la Camera dei deputati nella sala della Conferenza dei Gruppi, con la collaborazione delle altre associazioni delle vittime, abbiamo promosso con la Società italiana di vittimologia e l'Ordine degli avvocati di Roma una Conferenza nazionale per la riforma dell'omicidio stradale, in cui avremo modo di ascoltare i più esperti criminologi per definire esattamente la

differenziazione tra dolo e colpa, e i più esperti giuristi, accademici di diritto penale.

Vogliamo garantire un contributo giuridico, criminologico e vittimologico, invitandovi a partecipare tutti, contributo che vi sia poi d'aiuto per i lavori della vostra Commissione sotto il punto di vista scientifico, per evitare perplessità.

Ho fatto parte anche della Consulta nazionale della sicurezza stradale, ma vedo che nei disegni di legge che state esaminando non sono stati considerati gli omicidi che derivano dalle carenze delle infrastrutture stradali. Riteniamo che le pene debbano essere riviste con delle integrazioni per responsabilizzare i proprietari o concessionari delle strade, tanto nelle figure apicali tecniche che in quelle amministrative, chiaramente tenendo conto delle caratteristiche funzionali delle stesse, che sono già normativamente stabilite dall'articolo 2 del codice della strada.

Suggeriamo quindi di prevedere un raddoppio della pena, se la morte deriva da grave carenza manutentiva della strada, e di triplicarla se la morte deriva anche da manifesta inadeguatezza funzionale in relazione all'uso, secondo la classificazione prevista dal codice della strada, un raddoppio se le lesioni derivano da grave carenza normativa della strada, una triplicazione se le lesioni derivano da manifesta inadeguatezza funzionale in relazione all'uso, secondo la classificazione del codice.

Nel disegno di legge C. 3274 avevamo previsto anche una rivisitazione del reato di lesioni personali colpose, anche perché non dobbiamo perdere di vista chi perde l'integrità psico-fisica addirittura fino al cento per cento, tanto che avevamo equiparato la morte al coma vegetativo permanente. I disegni di legge parlano solo di morte, ma dovete considerare che attualmente chiunque subisce una paraplegia o la perdita di arti è sottoposto a un giudizio penale a querela di parte davanti al giudice penale di pace, le cui udienze subiscono rinvii di due anni in due anni.

Vi invitiamo quindi come Commissione a valutare anche il reato dell'articolo 590 del codice penale, il reato di lesioni, perché riguarda persone cerebrolese, che hanno perso arti o con gravi mutilazioni, la cui dignità umana è messa in crisi dal sistema giustizia.

Per quanto concerne l'attribuzione del Comitato tecnico di cui all'articolo 119 del codice della strada, quindi sulle Commissioni mediche, desideriamo evidenziare l'assoluta assenza di psicologi, laddove, invece, la cosa più importante è valutare la personalità dei soggetti. Nelle Commissioni mediche deve quindi essere prevista anche una valutazione psichica, che è fondamentale, anche quando, dopo la sospensione della patente, si torna a far parte della comunità stradale.

Bene la previsione del diritto dei veicoli al servizio invalidi, ma attenzione al provvedimento di comunicazione della decurtazione del punteggio dei punti come atto amministrativo, perché questi provvedimenti sono sempre inferiori alle pene che stabiliscono poi i giudici: c'è qualcosa che non va, quindi va rivisitato assolutamente il meccanismo amministrativo, quindi bisogna dare le indicazioni sulla sospensione e la revoca.

Quanto ai veicoli, ricorderete che a Roma si sono verificati due gravissimi incidenti stradali derivanti dalla guida di microcar, delle cosiddette « macchinette » prodotte da Aixam. In particolare, un incidente stradale ha comportato, a seguito di una denuncia, un accertamento sulle condizioni dei veicoli. Una perizia presso la Procura della Repubblica di Roma ha evidenziato come queste macchine per rispettare il limite di 350 chilogrammi siano composte nella maggior parte di plastica, non proteggano assolutamente il giovane conducente sedicenne, addirittura il volante vada a configgere con il cranio del pilota che non ha alcuna salvezza in caso d'urto, e la perizia afferma che si può staccare il tubo che porta la benzina all'auto con il rischio di incendio.

Siamo in una situazione in cui i genitori mettono nelle macchinette i giovani

con il rischio di ucciderli, perché sono esposti a un pericolo maggiore della guida su motoveicoli.

Su questo punto chiediamo un approfondito esame specialistico, in linea con quanto la Procura della Repubblica di Roma ha avviato. Attualmente i lavori sono stati sospesi per problemi interni, ma noi faremo in modo che continuino.

Riteniamo opportuno che la Commissione trasporti, giacché il disegno di legge prevede un Comitato di omologazione, faccia un approfondimento specifico su questo problema delle microcar, perché molti giovani attualmente sono a rischio della vita.

Per sintesi chiudo qui. Vi ringrazio e comunque ci riserviamo di portarvi questo contributo, invitandovi a partecipare a questa Conferenza presso la Camera dei deputati, per cui abbiamo richiesto anche il patrocinio del Presidente della Repubblica e delle più alte cariche dello Stato, per offrirvi dei contenuti di approfondimento scientifico, vittimologico, criminologico, tecnico ricostruttivo e soprattutto giuridico. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie. La proposta di legge che lei menzionava è stata assegnata nel 2010 alla sola Commissione giustizia.

ELISABETTA CIPOLLONE, *Vicepresidente dell'Associazione « Diamo valore alla vita »*. Buongiorno, sono Elisabetta Cipollone, Vicepresidente dell'Associazione « Diamo valore alla vita », ma innanzitutto sono una mamma ferita e mutilata come amo definirmi, perché mio figlio è stato falciato sulle strisce pedonali sedici mesi fa. Era a piedi, rientrava dall'oratorio, aveva il semaforo verde, quindi la dinamica è stata paradossale, perché mio figlio non aveva alcuna colpa.

Sono qui soprattutto per presentarvi il mio caso giudiziario perché è stato emblematico, nel senso che dopo tre udienze preliminari il patteggiamento all'omicida di mio figlio è stato negato. Credo che ci siano pochissimi casi come il mio, perché l'assassino di mio figlio non era recidivo, non aveva precedenti penali, e non aveva

assunto alcol o droga, quindi era completamente pulito, per cui questo può fare giurisprudenza in un certo senso perché vorremmo che il patteggiamento fosse sempre negato nei casi eclatanti, quando ci sono dinamiche certe e gravissime come quelle che hanno portato alla morte di mio figlio e alla morte di migliaia di altre persone.

Quando si recide una vita umana con determinate dinamiche, che ci sia alcol o droga, che ci sia velocità eccessiva, che ci siano tutte e tre le cose o anche il non rispetto delle regole, il patteggiamento a mio parere va negato. Io sono di Milano e abbiamo trovato una giudice molto coraggiosa che ha negato il patteggiamento, per cui adesso andremo al rito abbreviato, ma non deve essere un caso sporadico. Chiediamo che questa sia la norma, patteggiamento negato sempre, perché è un ulteriore sconto di pena con pene già quasi sempre al minimo ed è paradossale, perché si arriva all'impunità totale e non c'è deterrenza.

A nome della mia associazione sono qui a chiedere che la vita sia tutelata e che questo argomento sia prioritario, per cui chiedo che qualcuno se ne prenda cura e che questo omicidio stradale, che stiamo invocando da tempo, possa essere effettivo subito, compreso l'ergastolo della patente, cioè il ritiro definitivo della patente, perché nel caso specifico di mio figlio l'assassino ha continuato a guidare la sua vettura dopo tre mesi, situazione estremamente paradossale.

Vorrei leggervi alcuni stralci sintetici del documento che vi è già stato distribuito, che è stato redatto dalla dottoressa Barbara Benedettelli, che è la presidente dell'associazione, e di cui sono anche firmataria. Per dileguare eventuali dubbi sulla opportunità di introdurre l'omicidio stradale e quindi di una norma che possa fungere da deterrente, vorrei lasciarvi con un interrogativo e con la preghiera di fare una verifica.

Vorrei sapere quanti sono stati gli omicidi stradali (perché di omicidi si tratta) realmente puniti, vorrei lasciarvi con questa domanda e dirvi che li potete contare

sulle dita di una mano. Questo secondo noi non è da Paese civile, non è accettabile.

Vi leggo quindi brevi stralci del documento: «La punizione non significa tortura, è fondamentale per compensare il male fatto, per intimidire i consociati inducendoli a non farlo, per dare valore al bene infranto o forse dovrei dire “prezzo” in una società in cui purtroppo l'economia è un gradino superiore al valore e al rispetto della vita umana, per ristabilire quell'ideale di Giustizia con la G maiuscola intrinseco nell'essere umano, che ci ha portati a creare la società civile.

È certo che una percentuale di delitti che possiamo chiamare realmente incidenti c'è, anche se è veramente minima, ma non va dimenticato, neanche giuridicamente parlando, che l'incidente è un evento dovuto al caso, quindi nei casi con dinamiche accertate gravissime, con alcol e con droga non possiamo chiamarli incidenti ».

Dobbiamo quindi cominciare a chiamarli omicidi stradali, colmare il vuoto legislativo che fa sì che le istituzioni siano latitanti e non ci sia deterrenza, perché il problema è la non deterrenza, per cui sulle nostre strade si continua a fare quello che si vuole, c'è l'impunità e quindi la gente si sente autorizzata a drogarsi, a ubriacarsi, ad andare a velocità molto elevate, infischandosene della vita altrui. Questo non è assolutamente da Paese civile.

Poiché nel comune sentire e nel comune dialogo giurisprudenziale o legislativo è norma comune usare il termine « omicidio stradale » per distinguerlo da altri omicidi ritenuti attualmente colposi, l'introduzione dell'omicidio stradale colmerebbe l'attuale vuoto legislativo.

Si chiede la certezza della pena e che venga gradualmente ridotto il peso degli elementi soggettivi del reato, ovvero il dolo e la colpa, in quanto la linea di confine che li separa è sottile e suscettibile all'interpretazione del magistrato. Chiediamo quindi che il magistrato si trovi davanti a

prescrizioni legislative sicure, in grado di evitare la discrezionalità nell'applicazione della pena.

Chiediamo l'ergastolo della patente, che è assolutamente prioritario introdurre velocemente, e chiediamo processi brevi. In dinamiche accertate che non richiedano ulteriori perizie o indagini, come ad esempio nel caso di mio figlio che si trovava sulle strisce pedonali e non aveva alcuna colpa, chiediamo che nel giro di sei mesi questa ulteriore tortura ci venga risparmiata, grazie a processi brevi, condanne veloci e risarcimenti veloci, perché c'è anche un discorso risarcitorio.

In questi casi chiediamo che questa ulteriore tortura possa essere evitata, perché fa male rivangare sempre lo stesso dramma, essere costretti a presentarsi, e noi in genere ci presentiamo, mentre gli omicidi sono quasi sempre contumaci perché fa male vedere negli occhi di una madre, di un padre o di un fratello il dolore che hai provocato.

Chiediamo quindi che questa ulteriore tortura sia breve e che nel giro di sei mesi il tribunale possa esprimere una condanna definitiva, senza procrastinare ulteriormente. Grazie.

DOMENICO MUSICCO, *Presidente dell'Associazione Vittime Incidenti della Strada e del Lavoro (AVISL)*. Buongiorno a tutti. Ringrazio, a nome dell'Associazione vittime incidenti della strada e del lavoro che ho l'onore di presiedere, la Commissione presieduta dall'onorevole Valducci e tutti i componenti per l'invito e per la pazienza che hanno nell'ascoltarci. Sarò molto sintetico e poi passerò la parola brevemente anche alla mia vicepresidente, Erina Panepucci.

Il grande lavoro che ha fatto la Commissione in questi anni con l'onorevole Valducci è sotto gli occhi di tutti e noi proprio a lui ci rivolgiamo perché abbiamo dei punti fermi da chiedere, innanzitutto la diminuzione appunto degli incidenti stradali attraverso una politica di prevenzione, con maggiori controlli. So che dipendono non dalla Commissione trasporti, ma dal Viminale, comunque vorremmo

sollecitare un maggiore numero di controlli sulle strade, con utilizzo di un maggior numero di alcoltest e narcotest, perché siamo ancora abbastanza indietro rispetto agli altri Paesi europei.

Chiediamo inoltre pene effettive soprattutto in relazione alla gravità del comportamento del responsabile — e su questo arriveremo a parlare dell'omicidio stradale —, risarcimenti congrui, anche perché occorre vigilare sul comportamento delle assicurazioni che tentano costantemente di ridurre i risarcimenti. Un altro punto che potrebbe essere interessante sottolineare è l'educazione stradale fin dalle scuole primarie, con brevi corsi o introducendo un'ora di educazione stradale nelle scuole.

Un punto dolente, di cui si è parlato anche prima, è quello della segnaletica e delle strade, giacché spesso le strutture stradali sono concausa di incidenti, per cui appare necessario adeguare la nostra rete alle esigenze della sicurezza stradale attraverso *guard rail* che siano a norma e asfalto drenante e altri accorgimenti volti a migliorare la sicurezza stradale.

Per quanto riguarda la battaglia per l'introduzione dell'omicidio stradale, che l'onorevole Valducci ha portato avanti insieme ad altri (l'Associazione Guarnieri qui presente ha raccolto oltre 50.000 firme), tutte le associazioni convergono su una maggiore punizione e una limitazione della discrezionalità dei giudici, perché abbiamo una discrezionalità troppo ampia che porta quasi sempre a una pena solo sulla carta.

Chiediamo quindi l'introduzione del reato dell'omicidio stradale con la previsione del ritiro definitivo della patente nei casi più gravi, e l'introduzione citata da Elisabetta Cipollone del parere della parte civile sulla richiesta di patteggiamento, proposta che avevo avanzato qualche anno fa per quanto riguarda la possibilità per i familiari di esprimere almeno un parere in ordine alla richiesta di patteggiamento da parte dell'imputato. A queste si aggiungano anche iniziative di sensibilizzazione attraverso tutti i mezzi sia del Governo e del Parlamento che dei media.

Ringrazio ancora la Commissione per aver dato la possibilità di ascoltare oggi la voce delle vittime, che è molto importante. Vi ringrazio tutti e vi auguro buon lavoro.

ERINA PANEPUCCI, *Vicepresidente dell'Associazione Vittime Incidenti della Strada e del Lavoro (AVISL)*. Buongiorno a tutti, sono Erina Panepucci, vicepresidente AVISL ma soprattutto, come ha ribadito prima Elisabetta Cipollone, sono una mamma, la mamma di Giuseppe Magnifico.

Mio figlio è stato massacrato sulla strada il 2 ottobre 2005, aveva soltanto 22 anni e l'individuo che ha reciso la giovane vita di mio figlio non era ubriaco né drogato: ha semplicemente pensato di lanciare la propria autovettura ad oltre 150 chilometri orari, travolgendo così l'autovettura sulla quale mio figlio viaggiava come trasportato, quindi una vittima assolutamente non responsabile dell'accaduto.

Sono anche tra i firmatari della proposta che è stata inoltrata alla Commissione dalla dottoressa Barbara Benedettelli, quindi non ribadisco i punti già evidenziati da Elisabetta Cipollone e Domenico Musicco. Mi preme ribadire il discorso della velocità, perché purtroppo sulle nostre strade non uccidono soltanto i drogati e gli ubriachi, ma uccidono tutti coloro che non hanno rispetto delle regole stradali, quindi chi oltrepassa i limiti di velocità, chi invade una corsia opposta, chi guida parlando al cellulare e fumando una sigaretta.

Tutti questi comportamenti portano prima o poi al verificarsi di un evento tragico come quello che ha colpito le nostre famiglie. Spero quindi che al più presto si giunga all'introduzione quantomeno dell'ergastolo della patente, che considero un deterrente necessario e importantissimo per interrompere questa strage stradale, perché 5.000 vittime l'anno, 200.000 feriti e 20.000 disabili gravi sono un numero inaccettabile per una società civile.

Vorrei sollevare un altro punto riguardo alla durata dei processi, come

prima ribadito da Elisabetta Cipollone. Il processo per l'omicidio di mio figlio dal punto di vista penale si è concluso il 20 aprile con la sentenza della Corte di Cassazione, ma il processo civile per l'omicidio di mio figlio è in corso da quasi 7 anni e siamo ancora al primo grado. Per dei familiari già pesantemente colpiti è una situazione veramente inaccettabile.

Ringrazio l'onorevole Valducci e la Commissione tutta per averci dato la possibilità di parlare in questa sede. Vi auguro buon lavoro e lascio la parola ai miei amici.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE SILVIA VELO

CONCETTA FALCO, *Presidente nazionale dell'Associazione gruppi uniti tutela e giustizia per le vittime della strada ONLUS (Agusv)*. Buongiorno a tutti, sono Tina Falco, presidente nazionale dell'AGUSV. Dovremmo ribadire tutto quello che si è detto fino adesso, ma l'unica cosa che non ho sentito dire è come fare prevenzione.

La prevenzione parte dai 14 anni e si parlava di inserire qualcosa nelle scuole, ma sarebbe opportuno farla anche nelle scuole guida, considerando che tempo fa si è proposto di concedere la patente a 16 anni e qualcuno si è meravigliato, ma non dimentichiamo che il patentino ai ragazzini viene dato a 14 anni, dopo aver fatto pochissime ore di teoria e una pratica quasi nulla.

La prevenzione nel frattempo non c'è stata, perché non dimentichiamo che i ragazzi oggi cominciano a bere a 12-13 anni, quando si consegna il patentino a un ragazzino non si ritiene opportuno fare un alcoltest o un esame tossicologico, mentre secondo il mio punto di vista la prevenzione all'incidentalità stradale dovrebbe cominciare da lì. Mi auguro che questa norma prenda piede, anche perché la prevenzione e l'educazione al rispetto della vita dovrebbe cominciare da lì, ed è quello che manca anche come normativa, considerando che questi ragazzi sono liberi di uscire in scooter o guidare le

minicar, per cui godono della massima fiducia.

Guidare la minicar è come condurre un'auto, per cui mi sembra assurdo che qualcuno si meravigli che a 16 anni si possa dare la patente quando la si dà già a 14 anni! Mi sembra quindi ridicolo meravigliarsi di questo.

Bisognerebbe fare prevenzione nelle scuola guida, che non dovrebbero avere l'obbligo di dare la patente, bensì il contrario: la scuola guida dovrebbe essere la migliore forma di prevenzione nel conseguire la patente, partendo da test psicologici. So che nessuna scuola guida adotta lo psicologo per dare una patente, ma sono convinta che, se dai 16 ai 26 anni si facesse prevenzione insieme alla Motorizzazione (questo sarebbe interagire con le varie istituzioni, essendo concreti), questa potrebbe, interagendo con le varie istituzioni e anche con le ASL, fare periodicamente test alcolemici a chi va a prendere la patente o effettua la visita medica per prendere la patente.

Tutti dovrebbero essere controllati durante il periodo del corso per prendere la patente, ma anche dopo si dovrebbero fare semestralmente test sia alcolemici che tossicologici. Per quanto riguarda la guida azzardata, lo psicologo dovrebbe dare una mano più degli altri, perché non possiamo conoscere le difficoltà di una persona alla guida, e la guida azzardata è un pericolo per tutti.

Siamo potenziali assassini perché a chiunque di noi può capitare un attimo di distrazione che causa un incidente stradale. Mi ci metto anch'io perché sono un essere umano, per cui penso a me stessa prima che agli altri perché l'educazione che manca a tutti è quella, ed è necessario voler bene a se stessi per voler bene agli altri.

Questa è una delle mie prerogative come presidente dell'associazione, perché per quanto riguarda la giurisprudenza ci sono l'avvocato Conte e l'avvocato Bonanno, che si scusa oggi di non essere intervenuto per quanto riguarda la giustizia civile.

C'è chi parla di lungaggine processuale, ma ci sono anche processi che vengono chiusi a priori, senza una spiegazione logica, per cui si deve trovare il modo di riaprirlo, l'istituzione non ti è vicina e soprattutto non lo è nei primi momenti. Chi come me ha vissuto questa esperienza si trova catapultato in una vita che non è sua, ed è una cosa deleteria che tutti noi abbiamo provato sulla nostra pelle.

Due giorni fa mio marito mi ha detto che mio figlio era abbandonato su una lettiga in uno sgabuzzino, non me l'aveva detto prima perché credo non abbia avuto il coraggio di dirmelo, ma i nostri figli non sono numeri ma sono esseri umani, e con quello che stiamo facendo oggi speriamo di non trovare altri figli così, chiusi in uno sgabuzzino.

Il Ministero dei trasporti deve combattere insieme a noi per il rispetto dell'essere umano, che ha diritto di essere rispettato anche dopo, cosa che non esiste, anzi spesso fanno sentire colpevoli noi genitori e familiari, che è la cosa peggiore. Chi non ha provato sulla propria pelle questa cosa non sa cosa significhi e vi assicuro che si ha paura anche di esternare il dolore.

La figura dello psicologo sia nei primi momenti della nostra tragedia che nelle scuole guida deve essere una figura fondamentale, che deve interagire con la nostra prevenzione dell'incidente stradale. Vorrei lasciare la parola all'avvocato Conte e mi auguro che abbiate letto la relazione relativa al processo civile redatta dall'avvocato Bonanno, che si scusa di non essere presente. Grazie.

FRANCESCA GRAZIA CONTE, *Consulente tecnico dell'Associazione gruppi uniti tutela e giustizia per le vittime della strada ONLUS (Agusv)*. Sono l'avvocato Francesca Conte e da circa trent'anni mi occupo di attività soprattutto nel settore penale.

Ringrazio il presidente Valducci per la sensibilità dimostrata nei confronti di una tematica così pregnante, così assorbente e così multidisciplinare. Ritengo che da un punto di vista legislativo il problema principale — e sono certa che i colleghi saranno d'accordo con me — sia il problema

dell'armonizzazione. Il codice stradale, pur rinnovato, non può essere una monade nel panorama normativo nazionale o europeo, nel quale ormai siamo inseriti istituzionalmente a tutti gli effetti.

Spesso, sull'onda emotiva di incidenti molto gravi che purtroppo quotidianamente riempiono le cronache della stampa, il Parlamento investito dalle istanze del popolo è giustamente portato a delle modifiche a macchia di leopardo, che incidono semplicemente *quoad poenam*, ma che, slegate da un'armonizzazione contestuale con le normative di riferimento (mi riferisco al codice penale, al codice civile, a tutte le direttive europee, alle norme amministrative), spesso rimangono fini a se stesse.

Sentivo parlare di processi troppo lunghi o troppo brevi, ho sentito parlare addirittura di raddoppio e di triplicazione delle pene, ma il problema principale in questo momento è il coordinamento. Abbiamo la fortuna di avere un Ministro altamente competente, un grande esperto penal-processuale, che quindi più di altri può incidere in una materia come quella di cui ci stiamo andando a occupare.

Abbiamo la necessità cogente di coordinare il lavoro delle Commissioni laddove, come diceva giustamente il presidente Valducci rispondendo alla puntualissima e competente relazione del collega che mi ha preceduto, questo progetto giace presso la Commissione Giustizia. Su materie di tale valenza, in cui ci sono valori di rango costituzionale come la vita, come la sicurezza di tutti i cittadini, come la necessità di educare tutti i cittadini — perché non si può prevedere, come diceva l'amica presidente Tina Falco, il patentino per i quattordicenni, le macchinette killer che spesso si trasformano in trappole mortali per i nostri figli — ci vuole una rivisitazione globale del nostro legislatore, è necessaria un'armonizzazione.

Noi siamo qui al cospetto di chi legifera e ci rivolgiamo a lei, signor presidente, perché una materia di questo genere richiede un'armonizzazione parlamentare innanzitutto a livello di Commissioni, uno studio congiunto delle Commissioni, per-

ché non ci può essere prevenzione senza che vengano investite non solo la Commissione Trasporti, che ha una competenza funzionale di vasto respiro, ma anche la Commissione Giustizia e la Commissione Cultura, perché non ci può essere prevenzione senza coinvolgere le scuole, la Commissione Affari costituzionali, perché non ci può essere prevenzione senza coinvolgere gli enti locali, la Commissione Affari sociali.

È necessario quindi coinvolgere le scuole, gli enti locali, le ASL e tutte quelle istituzioni che a livello sia nazionale sia locale possano consentire l'adozione di strumenti adeguati. Nelle scuole bisogna educare, ma è chiaro che un ente locale che mostra lo scempio di strade insicure, di segnaletica che non esiste, di scarsa educazione civica non potrà pretendere la prevenzione.

Il problema non riguarda solo l'omicidio stradale, anche se comprendo le famiglie che vorrebbero giustamente un *crucifige* anche attraverso normative più severe: come evidenziato dalla presidente, il problema è innanzitutto la sensibilizzazione. Sensibilizzazione significa prevedere una rete obbligatoria per legge, non affidata alla sensibilità di questo o di quel sindaco, di questo o di quel preside o provveditore, una prevenzione in rete obbligatoria, che veda i sindaci, i presidenti delle province finché ancora ci sono, i presidi, i responsabili delle ASL obbligare le scuole a istituire corsi di educazione stradale a partire dall'età scolare nelle scuole inferiori, perché cittadini non si nasce, ma si diventa a partire dalla scuola.

Le leggi devono prevedere questo e la possibilità di educare attraverso progetti pilota, non pretendendo dalle casse asfittiche degli enti locali sforzi che non sono in grado di ottemperare, una politica della mobilità che sia integrata con una politica di educazione civica e una politica di controllo, perché non basta aumentare il numero delle strumentazioni per i controlli sulle strade: le ASL, che sono il presidio territoriale di controllo della salute pubblica per la legge del 1978 istitutiva del Servizio sanitario nazionale, de-

vono prevedere obbligatoriamente dei controlli anche a campione sui cittadini che abbiano superato l'età sensibile per il rilascio del patentino e delle patenti di guida, con tutti i distinguo che le normative di riferimento prevedono.

Solo se la politica di prevenzione si implementa possiamo non chiedere il raddoppio o il triplicare delle pene. La pena di morte in America ci ha insegnato che l'inasprimento delle sanzioni da solo non basta per eliminare o diminuire il numero delle stragi, perché purtroppo non è un discorso populistico o enfatico: si tratta di stragi dei nostri figli, che sono figli di ogni mamma, anche di quelle che fortunatamente non si sono viste colpire da queste tragedie.

Da un punto di vista normativo, che fare? Come avvocato penalista, che ha anche insegnato queste materie all'Università del Salento, sono contraria a raddoppiare la pena perché così un domani un cittadino automobilista o motociclista ci penserà due volte prima di assumere sostanze stupefacenti psicotrope o sostanze alcoliche o adottare una guida temeraria, non consona alle norme principali del codice della strada, cui il collega prima faceva riferimento.

Le norme già sono nel nostro codice: basterebbe un intervento additivo al codice penale, per esempio un comma aggiuntivo all'articolo 575 del codice penale che preveda la condotta omicidiaria con tutti i suoi distinguo in termini di dolo eventuale (lo dico agli amici che avvocati non sono).

Come per il rapinatore che va a fare una rapina armata si rappresenta l'eventualità (da cui l'espressione «dolo eventuale») di adoperare l'arma e quindi rischia l'ergastolo se la rapina diventa a mano armata, il guidatore che bevendo, drogandosi o assumendo una condotta di guida contraria alle norme cogenti causi incidenti *quoad vitam et valetudinem* dei cittadini, nel momento in cui il giudice è chiamato a valutarne la condotta, il che significa l'atteggiamento psicologico del reato — lo dico in termini tecnico-giuridici perché questo è il mio ruolo — non può non valutare se vi sia stato un dolo

eventuale, cioè se a un cittadino capace di intendere e di volere si sia rappresentata la concreta possibilità o di ammazzare o di provocare lesioni gravissime e/o permanenti.

Basterebbe un intervento additivo del Parlamento, giacché abbiamo un Ministro competente e Commissioni competenti, per cui lancio un appello perché le Commissioni Trasporti e Giustizia in seduta comune possano farsi portatrici di un disegno di legge, che aggiunga questa particolare figura, che è diventata una figura di entità sociale rilevante per il numero, la gravità e l'impunità che spesso caratterizza queste condotte. Con impunità mi riferisco anche alle pene risibili comminate a persone che commettono stragi e con un semplice patteggiamento a 6 mesi o 1 anno di pena e una sospensione per 6 mesi della patente tornano a fare quello che ha fatto fino a 6 mesi prima, con il sorriso sulle labbra di chi sa di averla fatta franca.

Chiedo quindi di aggiungere un comma che preveda questa particolare forma di omicidio, di aggiungere delle pene *ad hoc* sempre agli articoli 575 o al 576 del codice penale *ad hoc*, di aggiungere delle misure *ad hoc* in tema di patente: revoca definitiva per chi uccide, sospensione per anni per chi causa lesioni gravissime o permanenti perché, come diceva giustamente il Ministro, l'Italia non può essere l'unico Paese in Europa a prevedere la revoca permanente, ma bisogna armonizzare la nostra normativa interna, in quanto si va verso un diritto paneuropeo.

L'importante è fare presto, perché comprendo perfettamente lo scrupolo che anima il nostro legislatore allorché deve metter mano, anche sull'onda emozionale, a queste leggi, ma ormai la misura è colma, ormai bisogna riformare sia l'accesso alle scuole guida ormai gestite da cani e porci — scusatemi l'espressione: non sia considerata una mancanza di rispetto — come se fossero un negozio di alimentari o di dischi e non un luogo di altissima formazione del cittadino, che poi viene chiamato a circolare sul proprio mezzo e quindi si trova a poter arrecare danno.

Armonizzazione, quindi, del codice penale, armonizzazione con il codice della strada, armonizzazione con il codice civile. Già è prevista nel codice civile la condanna per quei genitori che rispetto ai figli minori non adottino tutte le cautele necessarie, ma con l'introduzione di una normativa del codice civile *ad hoc* all'interno del più ampio spettro della responsabilità *ex* articolo 2043 e seguenti, si dovrebbe prevedere un'ipotesi che obblighi i genitori dei figli minori che si iscrivono per ottenere il patentino ad assumersi la responsabilità di dichiarare che i figli sono nelle condizioni di intendere e di volere ottimali, perché ci deve essere una presa in carico di responsabilità anche da parte del genitore e non un buonismo di maniera e di facciata tutto italiano.

Come associazione auspichiamo che le associazioni presenti sul territorio possano agire in rete, perché non ci siano interventi a singhiozzo, a macchia di leopardo, ma si condividano le istanze che, a parte alcuni distinguo, sembrano assolutamente comuni e animano sia i componenti laici delle associazioni, sia i tecnici che all'interno delle associazioni come me operano, perché si possa essere uno strumento consultivo importante per l'organo legislativo.

Auspichiamo che entro l'anno queste nuove fattispecie previste in maniera additiva al codice penale o come figure speciali *ad hoc* (penso che ci sarebbero profili di costituzionalità ove ciò fosse previsto) possano trovare luogo in un provvedimento legislativo, per consentire alle vittime, che spesso sono i invitati di pietra assenti nei nostri processi penali e nelle Aule di giustizia, di avere giustizia. È vero che nessuno potrà restituire loro il parente defunto o gravemente leso, ma ottenere giustizia quantomeno è un rispetto alla memoria di chi se ne va, ottenere giustizia è una sorta di panacea anche per le coscienze e per il cuore di chi si è visto così gravemente mutilato, come ha detto la presidente dell'associazione.

In questo senso, quindi, ci poniamo al fianco di tutte le altre associazioni e ringraziamo ancora per l'importanza di

questa giornata e per gli esiti auspicabilmente proficui in termini di approvazione legislativa, per migliorare la qualità della vita nelle nostre strade e anche nelle Aule di giustizia. Grazie.

TERESA MARIA CHIRONI, *Presidente Associazione «I bambini di Flaminia & Ale» ONLUS*. Buongiorno a tutti, non sono una giurista, sono la mamma di Flaminia, la ragazza che quattro anni fa è stata investita in via Nomentana con il fidanzato.

La persona che l'ha investita era un giovane arrogante, che ha passato tre semafori rossi. Al terzo semaforo verde per mia figlia e per il fidanzato chiaramente ha trovato chi avrebbe falciato, le persone a cui avrebbe tolto la vita a 22 anni, mentre stavano all'università, mentre sognavano un matrimonio, mentre sognavano dei figli e una vita gioiosa.

Io sono una scienziata — lo dico con un po' di imbarazzo, ma lo devo dire — e ho impattato il mondo giudiziario e il sistema che sottende a questo mondo. Sono abituata a ragionare in termini logici, in termini matematici, in termini tali che tutto mi ritorna, in quanto la matematica non è un'opinione, ma anche la giustizia non è e non deve essere un'opinione. Sono avvilita, sono mortificata anche a stare qua, sono anni che vado anche in televisione, che vado ai dibattiti pubblici a confrontarmi con chi penso abbia non dico una professionalità nel settore, ma abbia il buonsenso e una testa per ragionare.

Mi trovo sempre a ricordare a un mondo civile e a voler chiedere a tutti noi e a tutti voi quale sia il valore più grande che abbiamo. Il valore più grande — è retorico dirlo — è la vita umana, non sono gli yacht da 32 metri, non sono le ville a Montecarlo, perché senza la vita umana non possiamo godere o piangere di niente.

Mi sembra quindi che il teorema sia facile: quando viene tolta la vita umana credo che il corrispettivo della pena debba essere quello più alto, quello più importante come risultato di pena. Ho trovato tante incongruenze, e nella mia educazione morale sono abituata ad avere una

scala di valori, ma in questo sistema la scala di valori non esiste. Ho trovato un ladro di sigarette che un giorno, quando all'omicida di mia figlia e del fidanzato sono stati dati 5 anni di carcere, mi ha fermato e mi ha detto che non era giusto che lui avesse avuto 5 anni di carcere per aver rubato 100 pacchi di sigarette. Per la giustizia la vita di mia figlia valeva 100 pacchi di sigarette.

Bisogna riflettere su queste cose, bisogna trovare non professionalità, ma buon senso, senso morale, senso civico. Sto qui ad attendere una legge che ancora non arriva, sto qui a domandarmi perché esista una legge che parla di omicidio colposo. Mi è stato detto che la legge appartiene a un lontano passato, che forse è obsoleta, che nel frattempo la società è andata avanti e la vita si è complicata, il traffico è diventato un'altra cosa, noi siamo diventati un'altra cosa, la nostra morale è diventata un'altra cosa.

Perché devo star qui a chiedere giustizia quando è stata tolta una vita umana? Io vado oltre quello che si racconta e credo che quando si distrugge una vita umana la colpa debba essere certa, inequivocabile. Ho scoperto con tristezza che i reati patrimoniali per il nostro sistema valgono molto di più di una vita umana, e dobbiamo riflettere su questo perché non è giusto, non è civile, non è umano.

Per capire, amo farmi anche degli esempi per darmi una ragione di tutti questi conflitti, di questa irrazionalità, e mi è venuto in mente che quando si va in un negozio di cristallerie e sbadatamente si rompe un vaso di cristallo, che si sia fatto volontariamente o involontariamente, dobbiamo pagare fino all'ultimo centesimo quello che abbiamo rotto, invece sulla vita umana si va a disquisire se sia colposo o volontario. Personalmente questo non lo accetto e non lo capisco, il teorema non mi torna.

Vi ringrazio e vi lascio solo con delle riflessioni in questo senso. Sollecito una legge che è giusta, dignitosa, civile, che serve per noi e per il nostro futuro, è la speranza per tutti noi e per la nostra vita. Grazie.

STEFANO GUARNIERI, *Vicepresidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri ONLUS*. Vi chiedo dieci minuti di attenzione e parlo anche a nome dell'Associazione sostenitori e amici della Polizia stradale e dell'Associazione Gabriele Borgogni. Noi siamo stati promotori di una proposta di legge popolare, per la quale abbiamo raccolto 50.000 firme, che abbiamo depositato anche qui in Commissione.

Il mio sarà un intervento esclusivamente legato al discorso dell'omicidio stradale, quindi vi parlerò della definizione che noi vogliamo darne, del quadro normativo attuale e perché cambiare, dei suggerimenti che noi abbiamo portato per il cambiamento, e di una cosa che non abbiamo detto fino ad oggi, ovvero quali siano le possibili obiezioni.

Sono presidente di questa associazione perché mio figlio è morto circa un anno e mezzo fa, ucciso da un guidatore ubriaco e drogato. Di mestiere faccio il direttore amministrazione finanza e controllo in una multinazionale farmaceutica, siedo nel consiglio di amministrazione di una società che fattura circa 600 milioni di euro l'anno e cerco di approcciare la cosa, anche se purtroppo non sono uno scienziato e mi sarebbe piaciuto farlo, da un punto di vista logico.

Noi abbiamo fatto una proposta di legge iniziale, che prevedeva di parlare di omicidio stradale quando vi sia almeno un morto e il guidatore guidi in stato di alterazione psico-fisica, quindi ebbrezza o alcol, conducendo un veicolo a motore. La proposta di legge C. 4662 è assolutamente in linea con quanto stiamo dicendo. Da parte nostra era uno stimolo, quindi c'è la massima apertura a valutare anche altre violazioni del codice della strada riferite alla guida pericolosa. Ovviamente le lesioni vanno considerate proporzionalmente.

Passiamo al quadro normativo attuale. Immaginiamo da un lato un omicidio con infrazione del codice della strada, che è poi il caso dell'omicidio di Lorenzo, dall'altra il furto pluriaggravato, cioè un borseggio. Attualmente, il primo caso, disciplinato dall'articolo 589, comma 2 o 3, del codice penale, prevede una pena va da un

minimo di 2 a un massimo di 10 anni; nel secondo caso, disciplinato dall'articolo 625 del codice penale, la pena va da un minimo di 3 anni a un massimo di 10.

Questo significa che per la legge italiana — non sono un avvocato, ma so leggere il codice — il criterio di proporzionalità non è rispettato, in quanto un omicidio viene gestito come un furto pluriaggravato. Sfido chiunque dei penalisti in quest'aula a dimostrarmi che non è vero. Il quadro normativo attuale non garantisce quindi un criterio di proporzionalità, che è uno dei criteri costituzionali.

Si parla spesso di dolo eventuale, della possibilità di applicare l'omicidio volontario, e andiamo a vedere la realtà. Abbiamo stimato il numero di omicidi con infrazioni del codice della strada nel periodo 2001-2010 in 25.394, sulla base degli effettivi sulla provincia di Firenze nei 10 anni, considerando quelli con violazione del codice della strada che sono pari all'87 per cento, e in più ho dato un 50 per cento di probabilità al fatto che una persona che muore è il conducente e l'altro la persona offesa, quindi questo è il numero di riferimento del potenziale degli omicidi 2001-2010. Questo riguarda un omicidio stradale allargato, in cui una persona ha violato il codice della strada (anche una violazione lieve) e che ha causato la morte.

A mia conoscenza di omicidi volontari ad oggi passati in Cassazione (575) ce n'è uno. Ho cercato in letteratura e ne ho trovato solo uno, quindi ce ne sono 25.393 che sono colposi, per cui l'applicazione del dolo eventuale è una chimera. Quando i giuristi ci dicono che c'è, i giudici non lo fanno e la realtà di 10 anni testimonia che questa è una cosa che nella pratica non avviene mai.

Rispetto a come cambiare, i suggerimenti che noi abbiamo dato sono: nome, pena, arresto e patente. Ovviamente siamo disponibili a discutere su questo, ma sono previste nel progetto di legge C. 4662. Il nome ha un ruolo molto importante, perché l'aggettivo « colposo » ha valenze particolari: da un punto di vista giuridico lo

rende di serie C, perché in procura o in tribunale l'omicidio colposo è considerato come un furto a tutti gli effetti.

Dirò di più: le questure non li contano, cioè, se chiedete quanti omicidi ci siano stati nella provincia di Firenze, vi contano solo gli omicidi volontari, quindi nessuno si prende la briga di contare gli omicidi colposi. Lo stesso effetto lo fa ovviamente sulle vittime.

La pena prevista da 3 a 10 anni deve essere aumentata a 8-18 anni, perché vogliamo che le persone si facciano almeno un giorno di carcere, l'arresto in flagranza di reato perché è previsto per il furto pluriaggravato, l'ergastolo della patente, quindi la possibilità che la patente non venga più restituita. Un'annotazione su quest'ultimo punto: se c'è un omicidio colposo da arma da fuoco, il responsabile non vede più il porto d'armi, se c'è un incidente di caccia e per qualche motivo involontario scappa il grilletto e il proiettile, la persona non rivede più il fucile per tutta la vita, perché per avere un porto d'armi si deve avere la fedina penale assolutamente pulita.

Ho trovato cinque obiezioni, che emergono nelle varie discussioni. Nel nostro codice esistono solo tre tipi di omicidio, volontario, preterintenzionale e colposo, e su questo si basa tutto il nostro diritto. Parzialmente è vero, esistono già altre tipologie di omicidi nel nostro codice, che sono quelli previsti dall'articolo 578 del codice penale, il reato di infanticidio, e dall'articolo 589, l'omicidio del consenziente. Altri ne esistevano, ma fortunatamente sono stati abrogati, come il delitto d'onore che è stato abrogato nel 1981.

Il nostro codice quindi si è evoluto per aggiungere o togliere tipologie di omicidi, che avevano una valenza nel passato. Il codice si deve quindi modificare con i tempi.

Si apre un fronte: se facciamo l'omicidio stradale, dobbiamo fare l'omicidio ospedaliero, l'omicidio di caccia, l'omicidio del vaso di fiori che cade. Faccio riferimento alla prevalenza del fenomeno, perché stiamo parlando di un fenomeno con almeno 2.500 omicidi l'anno contro i 600

omicidi volontari per arma da fuoco e da taglio e i 33 morti per incidenti di caccia.

In particolare, su 1.170 morti sul lavoro nel 2011, 507 sono *in itinere*, quindi sono morti in incidenti di violenza stradale, ed è la prima causa di morte fino ai 40 anni in Italia secondo fonti Istat. La violenza stradale è quindi l'emergenza sociale numero uno, quindi non chiediamo l'omicidio di caccia perché sono 33. Possiede quindi una valenza particolare come fenomeno sociale.

Altro aspetto: trasformare la colpa in dolo è anticostituzionale e viola i più elementari principi del diritto. Chi si mette alla guida in stato di ebbrezza o drogato accetta un rischio di circa 380 volte superiore di provocare un incidente, e i profili del dolo sono senza dubbio presenti. Come dichiarato da un giurista di chiara fama come Carlo Federico Grosso, non solo il reato è legittimo, ma è auspicabile. Carlo Federico Grosso è docente di diritto penale a Torino, è stato vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura dal 1996 al 1998, vicesindaco di Torino con il Partito comunista italiano, e ha presieduto la Commissione ministeriale per la modifica del codice penale. Credo che abbiate il documento che riporta il parere di Grosso nella vostra cartella.

Non lo affermo io (non avrei titolo per farlo), ma il reato è ammissibile, quantomeno se ne può discutere, essendoci opinioni diverse.

Gli altri Paesi sono come noi e non ce l'hanno. Qui il quadro è variegato, il reato specifico è previsto in gran parte degli Stati Uniti, mentre in Europa è previsto dal 1988 in Inghilterra e più recentemente in Olanda e Norvegia, ed è in discussione in altri Paesi come la Spagna. Nel Road Traffic Act del 1988 c'è una linea specifica, che si chiama *Causing death by careless driving when under influence of drink or drug*, causare la morte per guida pericolosa avendo bevuto ed essendosi drogati. Esistono quindi esempi in altre legislazioni.

Un'altra obiezione è che non serva a limitare la violenza, non sia una forma di prevenzione efficace, perché sono altre le

cose che servono per migliorare la sicurezza stradale. Premesso che la funzione di una pena non è solo preventiva, ma deve essere anche retributiva ed educativa, quindi non c'è solo l'elemento della prevenzione, ma c'è anche da dare una retribuzione e da rieducare le persone, in quanto nessuna pena equivale a nessuna possibilità di rieducazione, i Paesi con legislazioni più severe sono quelli a più bassa mortalità.

Se infatti consideriamo gli indici di mortalità per milione di abitanti nei vari Paesi europei, la Svezia, l'Inghilterra e l'Olanda sono ai vertici e non conosco la legislazione svedese, quindi non posso dirlo, ma conosco la legislazione inglese e quella olandese che sono le più severe nei confronti di chi uccide. Non abbiamo mai detto che per diminuire la violenza stradale questa sia l'unica cosa da fare, perché ci sono tantissime altre cose da fare, ma sicuramente è una delle prime, perché lancerebbe un segnale molto importante.

Cosa ne pensano i cittadini. Ad oggi, abbiamo raccolto 58.755 adesioni qualificate e ci siamo fermati nella stampa a 50.000. Con adesioni qualificate intendo dire che ogni cittadino ci ha dato il suo documento di identità e un contatto (*e-mail* o telefono cellulare), quindi siamo in grado di recuperare tutte le informazioni su questi cittadini. Abbiamo raggiunto 50.000 firme in 5 mesi, quindi significa che il problema è sentito e comunque da un punto di vista di democrazia diretta saremmo in grado di dire che abbiamo un consenso.

Abbiamo un consenso anche da parte di varie associazioni, che non riguardano solo le vittime la strada, da comuni, quindi enti locali, e da varie associazioni culturali, quindi siamo a più di 60 adesioni formali da associazioni ed enti. Sono stati inoltre realizzati sondaggi dal *Corriere della sera*, il quotidiano nazionale, e anche dall'ISPO-Fondazione ANIA, per cui l'85 per cento dei cittadini risulta favorevole all'introduzione dell'omicidio stradale.

La legislazione attuale a nostro parere è carente e non al passo con i tempi, quindi lo *status quo* è secondo noi inac-

cettabile. L'introduzione dell'omicidio stradale è giuridicamente possibile, per cui a chi obietta che non si può fare giuridicamente noi rispondiamo che è una balla, perché possiamo dare delle opinioni esattamente contrarie.

La violenza sulla strada rappresenta il fenomeno criminale a più alto impatto sociale, purtroppo non ce ne rendiamo conto ma siamo messi male, nel senso che siamo migliorati molto e quindi diamo atto del lavoro fatto dalla Commissione e da tutti i politici che hanno lavorato su questo, perché partivamo messi male, ma siamo adesso all'indice di mortalità che l'Inghilterra aveva nel 1991.

I cittadini sono favorevoli, su questo non c'è alcun dubbio, perché si tratta quasi di un plebiscito bulgaro. Chiudo citando una frase di Einstein che ci è piaciuta molto, il problema non è dei pochi criminali (fortunatamente sono pochi), ma il problema è nostro, mio compreso, che stavo lì a guardare e non facevo niente. Ho avuto una doccia fredda che è stata quella della perdita di un figlio e mi sono messo a guardare il fenomeno, quindi invito voi, che avete posizioni di potere da un punto di vista legislativo, a non stare lì a guardare e ad agire nel tempo più breve possibile.

Vi ringrazio per il tempo che mi avete dedicato.

PRESIDENTE. Ringrazio le associazioni intervenute.

Do la parola ai colleghi che vogliano intervenire per porre quesiti o formulare osservazioni.

CARLO MONAI. Vi esprimo, a titolo non solo personale ma anche per il gruppo dell'Italia dei Valori che qui rappresento, la massima solidarietà per le vicende umane che avete testimoniato con legittima e giustificabile trepidazione, che in qualche modo mette anche in imbarazzo nell'affrontare una discussione tecnico-giuridica su questa proposta, perché è sempre difficile ragionare in termini tecnici quando il tema suscita ricordi drammatici, laceranti, e vicende personali ancora irrisolte.

Ho fatto questa premessa per rimarcare il rispetto e l'amarezza che nasce dal sentire genitori e familiari insoddisfatti dal sistema giustizia, che dovrebbe invece essere presidio della tutela dei diritti e delle legittime aspettative che ne derivano.

Faccio anche l'avvocato, magari con meno capacità della collega che abbiamo sentito poco fa, ma certo è che ho segnalato alcune riflessioni di cautela nell'introduzione delle modifiche che voi avete illustrato, ma che erano state già oggetto, per iniziativa del presidente Valducci, dell'esame di questa Commissione.

In particolare, la petizione di principio che va verificata è se la detenzione di un soggetto che si sia macchiato di un omicidio colposo debba essere l'unica sanzione afflittiva che abbia in sé quella forma di giustizia retributiva nei riguardi delle vittime del reato e di coloro che affiancano la vittima come familiari e congiunti.

Vedo con grande interesse, soprattutto in queste fattispecie delittuose di natura colposa, la possibilità di individuare delle sanzioni che possano essere meno afflittive dal punto di vista della libertà personale, ma certamente più rieducative dal punto di vista della condotta del reo, come per esempio l'assistenza in un centro per malati terminali o di persone che, a causa non solo di sinistri stradali, abbiano subito limitazioni devastanti della loro capacità e della loro autonomia.

Penso anche a sanzioni che dissuadano il soggetto dal mettersi alla guida di un'autovettura senza i necessari controlli sulla sua capacità e sulla sua maggiore responsabilità nella conduzione di un veicolo. Deve essere anche valutato che l'automatismo, che verrebbe introdotto nel sistema penale, di un aumento significativo della pena minima, così come dell'esclusione di possibili formule che evitino all'autore del reato l'esperienza detentiva, sarebbe forse anche eccessivo nel momento in cui nell'ambito giurisprudenziale il nesso di causalità tra condotta del conducente ed evento delittuoso, nello specifico il decesso

o la grave infermità, viene ravvisato, ancorché ci sia una bassissima percentuale di colpa tra condotta ed evento.

Basta che ci sia un nesso di causalità anche molto modesto per dover rispondere di omicidio colposo, e questo automatismo rende assai problematica la valutazione dell'eventuale concorso di colpa della vittima, che certamente nei casi oggi citati non c'è, ma che nella esperienza comune può essere a volte determinante.

È vero anche che potrebbe non apparire proporzionato e ragionevole il fatto che un borseggiatore risponda in maniera più grave di quanto non faccia un omicida colposo della strada, ma è anche vero che ontologicamente le due fattispecie muovono da una diversa pericolosità sociale, se intesa come volontà del soggetto di minare l'ordine costituito. Mentre infatti il borseggiatore agisce in modo doloso, l'omicida colposo agisce in base a un altro tipo di approccio psicologico.

Dovremmo quindi trovare un punto di equilibrio, che, per evitare eccessi punitivi controproducenti per la stessa finalità rieducativa della pena, consenta al giudice una graduazione del sistema afflittivo meno vincolata di quanto non possa essere il disegno rappresentato in questa proposta emendativa.

Mi rendo conto che questi ragionamenti possano urtare la vostra sensibilità, e di questo mi scuso, ma voglio essere molto franco con voi, nel senso che, se immaginassimo un'esperienza penale, in cui peraltro mi è capitato di dovermi confrontare fortunatamente solo da un punto di vista professionale e non personale, che veda coinvolta una studentessa universitaria che magari abbia la sventura di trovarsi alla guida del veicolo e con prevalente colpa di un pedone si trovi a provocare un omicidio colposo, costringere il giudice magari a distanza di 3 o 4 anni dal fatto, dal momento che l'immediatezza del processo non appartiene alla nostra giustizia, ad applicare un meccanismo sanzionatorio così imperioso a una persona che ha avuto un momento di distrazione o di eccessiva irresponsabilità, ma in un percorso di vita che ha tutt'altra imposita-

zione, mi parrebbe veramente deleterio per lei e per il tessuto sociale in cui si muove.

Una sanzione così afflittiva da costringere alla detenzione mi parrebbe veramente un rimedio che male si adegua alle vostre legittime sollecitazioni e all'obiettivo finale, che è quello di trovare un metodo sanzionatorio che sia congruente e compatibile con le criticità della vita, che non sono catalogabili in maniera così schematica, come la proposta sembra delineare. Grazie.

VINCENZO GAROFALO. Desidero innanzitutto ringraziare gli auditi, anche comprendendo l'emozione che ogni volta in ognuno di voi, chiamato ad esprimere considerazioni seppur di carattere generale, suscita il triste richiamo a vicende personali. Questo ci rende ancora più responsabili, qualora non lo fossimo già, nell'affrontare un tema così delicato, che però abbiamo deciso di affrontare.

Una Commissione che non ha competenze in materia di giustizia, come voi avete rilevato e questo è stato oggetto di una considerazione a monte, ha però ritenuto necessario affrontare questo percorso di necessaria chiarificazione legislativa e di soddisfazione, che è la soddisfazione non solo delle vittime, ma anche di una società che, come avete giustamente sottolineato, al primo posto deve porre il valore della vita come valore base, perché, come la dottoressa Chironi rilevava, senza il valore della vita tutto il resto non esiste.

Sappiamo che questo tema è difficile e che non è facile soddisfare l'aspettativa, ma abbiamo comunque avviato questo percorso. Devo riconoscere al presidente Valducci di aver voluto tenacemente metterci la faccia, anche in momenti in cui avevamo serie perplessità, perché parlare di omicidio stradale sembra volere già catalogare qualunque incidente stradale che abbia una vittima, e voi avete saputo distinguere tra incidenti e omicidi.

Abbiamo ascoltato il Ministro della giustizia, che è qualificato anche per la sua origine professionale, ma abbiamo questa perplessità di carattere legislativo, norma-

tivo, e ogni audizione che aggiungiamo a quelle già fatte ci induce a trovare la soluzione per arrivare a un obiettivo, che è quello di avere meno incidenti, meno vittime, meno persone con disabilità causata da incidenti, casi molto dolorosi, come alcuni genitori possono testimoniare.

Oggi non sono in condizione di dirvi quale sarà la soluzione finale, perché questi incontri servono a formare una competenza sempre maggiore. Certo è che gli spunti che ci avete fornito hanno arricchito alcuni nostri orientamenti, per cui vi assicuriamo che faremo tutti gli sforzi perché la giustizia sia giusta e perché — ho una formazione tecnica, sono ingegnere, quindi anch'io sono razionale, dottoressa — segua percorsi razionali.

Mia figlia si sta laureando e sta facendo uno *stage* presso il Tribunale penale di Milano e assiste ad alcuni processi. L'altro giorno mi ha raccontato che in un giudizio il giudice ha emesso una sentenza, che sia lei che il coadiutore non hanno condiviso, per cui hanno parlato con il giudice, che ha spiegato loro che bisogna essere lontani dall'aspetto emotivo quando si esprime una valutazione.

Nei giorni scorsi, ho sentito dire in tema di lavoro che quando un giudice esprime una sentenza rispetto al licenziamento pensa che c'è una famiglia, che non vuole danneggiare anche se il licenziamento è legittimo. Anche in quel caso c'è una valutazione di carattere emotivo, ma non farsi coinvolgere emotivamente significa essere giusti, obiettivi.

Se la legge fosse applicata correttamente, darebbe delle risposte differenti, ma purtroppo oggi non viene applicata in maniera perfetta. La presidente Velo ha anche chiesto l'audizione di rappresentanti dell'ordinamento giudiziario per confrontarci con loro rispetto a questo, in quanto sono gli attuatori delle leggi. Non basta quindi fare delle leggi, ma bisogna che siano applicate in maniera efficace.

Ci auguriamo comunque che queste audizioni portino all'obiettivo da voi auspicato.

MARIO LANDOLFI. Ovviamente faccio mie le premesse dei colleghi Monai e Garofalo sul dato relativo a questa audizione, che pone molti problemi, anche perché questi problemi ci sono stati sottoposti da persone che hanno vissuto e vivono sulla propria pelle il dramma che oggi hanno evidenziato in questa Commissione.

Dalle loro parole è possibile trarre spunti molto interessanti anche sul significato della nostra attività, della legislazione. Come diceva la professoressa, la matematica non è un'opinione, il diritto non deve essere un'opinione, ma purtroppo è soggetto all'interpretazione. Non sono un giurista, sono un giornalista, quindi vivo di opinioni, la mia attività consiste nel mettere in campo opinioni, nella speranza di farle entrare nel dibattito e farle addirittura prevalere, però è chiaro che dalle vostre parole emerge un forte desiderio di giustizia, e penso che le questioni da voi sollevate siano meritevoli di grande attenzione.

Come evidenziato dall'onorevole Garofalo, possiamo prefissarci l'obiettivo di rendere più sicura la strada, di fare in modo che vi siano meno incidenti e quindi di elevare lo *standard* della sicurezza non solo nelle nostre città. Per fare questo, occorre agire anche sul versante delle pene, perché una pena blanda non garantisce l'adeguata deterrenza rispetto a comportamenti che possono diventare criminali. Deve essere inoltre curato l'aspetto della prevenzione, in quanto questi due elementi vanno di pari passo.

Se un borseggiatore che rubi un portafoglio in treno o in autobus rischia di essere punito con una pena più severa di chi stronchi una vita, non c'è logica, non c'è proporzionalità, non c'è l'adeguata rispondenza di una sanzione a un comportamento. Tutto questo incide, così come le obiezioni che abbiamo letto.

Mi sembra che una linea di mediazione si possa trovare nelle parole del professor Grosso, sebbene io non sia un giurista e quindi rischi di dire delle castronerie. Nel confine che separa la colpa dal dolo, quando il professor Grosso afferma che

chi si mette alla guida di un autoveicolo sotto l'effetto dell'alcol o di sostanze stupefacenti ha una possibilità 380 volte superiore di commettere qualcosa che non dovrebbe fare, l'imprudenza o l'imperizia lascia il posto a qualcosa di diverso, che dovrebbe indurre il legislatore, quindi noi, a riconsiderare il termine della colpa quando il fatto avviene sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti.

Il dolo consiste nel mettersi alla guida della macchina dopo aver assunto queste sostanze o aver bevuto, quindi conosco l'effetto, ma nonostante questo lo faccio lo stesso. Ritengo quindi che su questo si potrebbe trovare un modo per evitare che ogni omicidio sulla strada venga derubricato come colposo, quando invece molte volte per effetto di queste sostanze colposo non è, perché il responsabile era consapevole di poterlo fare e non ha fatto nulla per evitarlo.

Siamo la Commissione Trasporti e telecomunicazioni, quindi non spetta a noi incidere sul codice penale in quanto c'è la Commissione Giustizia, ma sicuramente questa Commissione potrà dare un contributo qualificato, che può incidere su queste cose. Considero necessario agire sotto il profilo delle pene e delle sanzioni di tipo amministrativo — l'ergastolo della patente è una cosa molto forte — ma una sospensione temporanea molto più lunga sarebbe un valido deterrente.

Dobbiamo quindi agire sotto il profilo della deterrenza con una norma più severa, allargando il concetto di dolo e restringendo quello di colpa, agire sulla prevenzione e dare importanza alle sanzioni amministrative. Quando fu introdotta la disciplina di decurtazione dei punti dalla patente, gli effetti sono stati molto evidenti.

Credo, presidente, che il risultato di questa audizione possa essere indirizzato alla Commissione che dovrà entrare nel merito di questa vicenda, al fine di partorire un testo che non sia matematica, ma dimostri logica, buonsenso e rispetto delle persone che soffrono per queste cose. Grazie.

MARIO LOVELLI. Ringrazio gli auditi per l'importante contributo che ci hanno fornito nell'esame di un provvedimento normativo che è incardinato qui, nella Commissione Trasporti, in una logica abbastanza ovvia, secondo la quale ci stiamo occupando di un riordino del codice della strada.

L'argomento che è oggetto dell'odierna audizione è un pezzo di questo percorso, ma è evidente, anche per le cose che abbiamo sentito questa mattina e che ognuno di noi aveva già ben presenti grazie ad approfondimenti o confronti territoriali — vengo dalla provincia di Alessandria, dove sono stati realizzati convegni e iniziative e c'è un movimento su questo tema, anche a livello di prese di posizione dei consigli comunali —, che le informazioni aggiuntive che ci avete fornito siano molto importanti.

Abbiamo potuto verificare che non c'è un'univocità di posizione da parte delle associazioni che stanno facendosi carico di questa questione, ma c'è certamente una molteplicità di proposte che spetta al legislatore ridurre a una visione univoca. In questo momento ci sono due ordini di difficoltà che è utile tenere presenti e di cui, come legislatori, dobbiamo farci carico.

Una difficoltà deriva dalle competenze delle Commissioni parlamentari, laddove è evidente che noi come Commissione Trasporti stiamo seguendo un *iter*, la Commissione Giustizia, nell'ambito delle sue competenze, potrebbe concentrarsi sull'oggetto della discussione di oggi. Questo sarà un problema che dovremo affrontare anche nei rapporti fra le Commissioni. Il presidente Valducci è momentaneamente assente, ma la presidente Velo naturalmente ha ben presente la questione di competenza delle Commissioni, che dovremo analizzare per individuare il percorso più utile per arrivare ad una conclusione, tenendo conto di un altro aspetto noto a tutti.

Questa legislatura è agli sgoccioli, per cui con i colleghi dovremo valutare come fare in modo che la legislatura si concluda con un risultato, perché altrimenti, a

causa del poco tempo e del fatto che naturalmente quello che faremo dovrà passare all'esame del Senato con tutte le incognite del caso, rischiamo di non arrivare in fondo a una decisione.

Dobbiamo scegliere una strada: se oggi è prevalente la tematica dell'omicidio stradale e su questo dobbiamo concentrare la nostra attenzione, dobbiamo trovare il percorso parlamentare per giungere a un risultato utile. Arrivati a questo punto, non sono neanche pregiudizialmente contrario a un provvedimento d'urgenza, se ci fosse una convergenza politica di merito.

Poiché fortunatamente in questa Commissione abbiamo fatto molte cose in modo unitario, a cominciare dalla legge n. 120 del 2010, dalla riforma del codice della strada che è stata fatta con un voto unanime, in sede legislativa, senza neanche l'esame in Assemblea, stiamo cercando di fare un percorso analogo, quindi analogamente dobbiamo trovare un'intesa unitaria per vedere cosa sia più utile fare. Se quindi c'è un'intesa unitaria, non è da escludere nessun percorso di tipo legislativo, perché è necessario fare ciò che consenta di ottenere il risultato.

Ritengo che la proposta di legge iniziale ricordata e la proposta di iniziativa popolare alla nostra attenzione siano i riferimenti su cui si possa trarre una conclusione. Credo che l'odierna audizione sia stata molto importante per dare un impulso per fare dei passi avanti, e quindi, per quanto riguarda il gruppo del Partito democratico che rappresento, cercheremo di cogliere questa occasione. Ho sentito l'opinione dei colleghi, quindi penso che si possa fare un buon lavoro e vedere quale sia la strada più utile da percorrere per arrivare in fondo. Grazie.

PRESIDENTE. Do ora la parola agli intervenuti per la replica.

ELISABETTA CIPOLLONE, *Vicepresidente dell'Associazione «Diamo valore alla vita»*. Sarò veramente breve, ma vorrei riprendere alcuni punti. Sono un po' stufo di partecipare a convegni e di sentirmi sempre dire che le leggi ci sono, ma

dovrebbero essere correttamente applicate. Sono un po' stufo di questa cosa, perché mi sembra come affermare in ospedale che la chemioterapia esiste e, se te la prescrivono, ti curano il tumore, se non te la prescrivono, il tumore non esiste.

Non sono una giurista, sono una psicologa, quindi non mi addentro in dettagli tecnici, ma trovo di una gravità assoluta dire che le leggi ci sono ma non sono applicate. La trovo una cosa terribile. Mi chiedo infatti chi debba far applicare le leggi, perché qualcuno deve controllare e, se qualcuno non svolge bene il proprio lavoro nell'applicazione della legge, che come dite voi c'è, non me ne intendo però qualcuno deve fare qualcosa.

Nessuno vuole mettere alla gogna gli assassini dei nostri figli, quindi misure alternative potrebbero andare bene, però, se chi ha ammazzato Andrea e mille altri Andrea si facesse qualche anno di galera, non ci vedrei nulla di male, perché magari daremmo a questa persona la consapevolezza della gravità delle cose che ha fatto, perché non ammazzano solo i nostri figli, ma ammazzano tutto ciò che c'è intorno. Noi non sappiamo più come recuperare l'altro mio figlio, gemello di Andrea, perché è in una situazione disastrosa.

Nessuno vuole metterli alla gogna, nessuno vuole tenerli in galera vita natural durante, ma qualche anno anche per dare a queste persone la consapevolezza di quello che hanno fatto. Una giusta pena è terapeutica per noi familiari, ma non dimentichiamoci che è riabilitativa per chi ha compiuto il reato, perché, una volta che tu paghi, sei riabilitato nella società. Lasciarli completamente impuniti o obbligarli a sei mesi di servizi civili mi sembra realmente troppo poco: quanto vale la vita dei nostri figli, sei mesi? L'assassino di mio figlio, come tutti gli altri, se farà qualcosa, farà 5-6 mesi di affidamento ai servizi sociali?

Mentre il tempo passa, ogni giorno ci sono 12 morti. Credo quindi che qualcuno debba prendere atto di questi numeri terrificanti, giacché oggi siamo qui a discutere e oggi con una deterrenza forte data da una giusta piena — e ripeto che

non vogliamo mettere alla gogna i responsabili, ma vogliamo solo ridare valore alla vita — probabilmente riusciremmo a salvare qualcuno dei 12 Andrea che vengono uccisi ogni giorno.

GIUSEPPA CASSANITI MASTROJENI, *Presidente dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (AIFVS)*. Le leggi ci sono, ma non vengono applicate bene. Lo dico consapevolmente perché ci sono magistrati che hanno trasformato la discrezionalità in arbitrio, perché è vero che l'articolo 133 del codice penale stabilisce il compito del magistrato e dice che il giudice nell'esercizio del suo potere discrezionale deve valutare la gravità del reato, indicando anche i parametri da utilizzare. Stabilisce, infatti, che debba valutare la gravità del reato desumendola dalla gravità del danno, per cui a volte mi chiedo se uccidere un figlio, un padre o una madre possa essere considerato un danno grave da parte del giudice, o no.

Deve valutarlo desumendolo dalla gravità del danno, dal grado della colpa, laddove agire sotto l'effetto di alcol o droga o adottare una guida azzardata — in quest'ultimo caso addirittura si è consapevoli, e quindi è ancora peggio di quando si è ubriachi o drogati e non si è più lucidi — e lucidamente ci si mette a guidare come pazzi con la consapevolezza di non poter fronteggiare un rischio e quindi di poter ledere la vita propria e quella degli altri, è una colpa grave.

Deve inoltre valutare il comportamento del reo. Ci sono questi elementi e il legislatore ha stabilito un minimo e un massimo di pena, perché compito del giudice è stabilire una pena congrua, cioè adeguata alla gravità della colpa, alla gravità del danno e al comportamento del reo. I giudici si sono presi sempre questa libertà che non possiamo perdonare, perché hanno sempre deciso di applicare il minimo della pena.

Poiché ora sanno che le associazioni si stanno muovendo, ci sono sentenze più pesanti, ma non è stato così in passato, quindi è veramente tutta colpa dei giudici, che dovrebbero cambiare la loro cultura

perché sono chiamati ad applicare una pena congrua e invece, partendo sempre dal minimo della pena, si sono sostituiti al legislatore. Il legislatore ha stabilito un minimo e un massimo di pena non certo perché il giudice dovesse sempre applicare il minimo. Il problema quindi riguarda i giudici.

Desidero anche mettere in evidenza che l'articolo 27 della Costituzione stabilisce che la responsabilità penale è personale, non che è solo dolosa o solo colposa: dice che è personale e quindi coinvolge sia la colpa che il dolo. Non riusciamo a capire, dal momento che oggi la legge n. 125 del 2008 prevede pene da 3 a 10 anni, come mai i giudici per esempio per guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti diano pene di un anno e mezzo o due anni con la sospensione condizionale della pena.

Secondo noi si può restare nell'ambito dell'omicidio colposo, stabilendo un primo grado di colpa lieve quando vi sia anche colpa della vittima e un livello aggravato di colpa, perché non sarà mai dimostrabile che si sia partiti da casa con l'intenzione di uccidere, ma si uccide perché si mettono in atto comportamenti azzardati con i quali non si è in grado di fronteggiare il rischio.

Chiediamo che i giudici smettano di cercare nella testa dell'imputato se volesse o non volesse uccidere, di sostituirsi agli psicologi, e che piuttosto valutino obiettivamente i comportamenti alla guida. Non siamo quindi favorevoli a un omicidio stradale legato soltanto alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, perché provocherebbe ulteriori discriminazioni e conflittualità sociali.

Se volete stabilire un omicidio stradale specifico, deve essere comprensivo di tutti i comportamenti criminali alla guida, altrimenti si resta nell'ambito dell'omicidio colposo stradale, prevedendo, come avevamo stabilito, un livello di colpa a cui si possa anche applicare la sospensione condizionale della pena, e un livello di colpa

a cui non si possano applicare la sospensione condizionale della pena né le attenuanti generiche.

Questi possono essere dei correttivi, come anche prevedere la possibilità che la pena venga aumentata fino al doppio o fino al triplo: questo deve essere espunto e sostituito da un chiaro « la pena è raddoppiata o la pena è triplicata ». Questo è il nostro punto di vista.

GIANMARCO CESARI, *Avvocato dell'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada (AIFVS)*. Vorrei prendere spunto dalle considerazioni dell'onorevole Monai in merito alla ricerca di un punto di equilibrio.

Non abbiamo mai fatto una proposta legislativa senza prima farla precedere da un convegno presso la Camera dei deputati, interpellando gli esperti, i giuristi e gli accademici. Così abbiamo fatto il 30 ottobre 2007, ma ancora prima nel 1999, perché la prima audizione che abbiamo fatto qui alla Camera verteva sulla proposta di legge Misuraca C.1885, che riguardava l'aumento delle pene.

Come ho spesso ribadito in Aula, non vogliamo una pena più alta perché l'imputato torna a casa e quindi è come se non fosse neanche stato giudicato. Sono partito proprio dal processo dei fidanzati di via Nomentana, che come avvocato ho vissuto in tutti e tre i gradi dei processi, con smarrimento vedendo non tanto la derubricazione da doloso a colposo, quanto in primo grado il Pubblico Ministero concedere le attenuanti generiche a una persona che era senza patente da 2 anni, che ha occultato la macchina, che è fuggito dopo aver ucciso due ragazzi e che, se fosse stato per uno che con un cane ha trovato la macchina, non avremmo mai individuato.

A questa persona sono state date le attenuanti generiche, per cui scrissi un cartello « attenuanti generiche ??? » con tre punti interrogativi e lo passai al pubblico ministero. Se non fossero state concesse le attenuanti generiche, la pena non sarebbe stata derubricata da 10 a 5 anni. Il meccanismo della Procura della Repub-

blica, che si basa su questi limiti edittali minimi e massimi, deve quindi essere rivisto.

Sul fatto dell'aggravante o della norma speciale, nel disegno di legge C. 3274, che è stato confezionato in un convegno del 2010, abbiamo chiesto una modifica della disciplina dell'articolo 589 e dell'articolo 590 del codice penale, quindi di costituire un'aggravante specifica. Poi c'è stata la richiesta di una norma speciale, ma su questa istituzione di una norma speciale per i reati di violenza stradale, che a mio avviso sarebbe giusta, c'è molta opposizione a livello accademico, costituzionale, ma soprattutto della categoria dei colleghi penalisti.

Si potrebbe staccare dal semplice omicidio colposo e creare la categoria dei reati di violenza stradale, così come ci sono i reati di violenza sessuale. Non vediamo però né un consenso politico, né soprattutto un consenso scientifico.

Per noi questa legge delega che il Parlamento poteva prendere è la strada più lunga, mentre la proposta di legge del 2010 a questo punto avrebbe potuto essere già legge dello Stato, se non vi fosse stato quel muro di indifferenza, citando il quale Stefano Guarnieri ha concluso la sua relazione.

Adesso si rende necessaria e assume ancor più rilievo, se si tiene conto della manifesta volontà della popolazione italiana, che richiede una tutela sulla strada. Occorre quindi garantire non tanto la certezza della pena, perché la pena è certa anche quando è di 1 anno e 10 mesi, quanto la congruità della pena, che invece non c'è.

È quindi questa l'esigenza di armonizzazione che ho letto anche nel progetto a firma dell'onorevole Velo, laddove è necessario far sì che nelle aule di giustizia ci sia questa armonizzazione, anche con l'applicazione di misure alternative, ma tenete presente che l'imputato non si presenta mai, ho più di 300 processi per omicidio sulle spalle e li avrò visti presenti in Aula in 20 casi.

A nostro avviso la via più rapida è il decreto-legge o una legge ordinaria, ma vorrei suggerirvi anche una modifica per

aggravare il reato quando colpisce le Forze dell'ordine sulla strada, cosa che non vi deve sfuggire. La modifica con la previsione di un'aggravante rappresenterebbe un segnale di grande considerazione da parte dello Stato per chi espone la propria vita al rischio per la tutela collettiva, e quindi un grande segnale per la criminalità.

Vi invitiamo tutti a partecipare l'8 giugno, quando metteremo i risultati della Conferenza a disposizione sia della vostra Commissione che della Commissione Giustizia. Grazie.

PRESIDENTE. Nel ringraziare i rappresentanti delle associazioni di familiari e vittime della strada oggi intervenuti, dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 13,30.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VALENTINO FRANCONI

*Licenziato per la stampa
il 6 agosto 2012.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

ALLEGATO 1



associazione italiana familiari e vittime della strada - onlus
www.vittimestrada.org
via A. Tedeschi, 82 - 00157 Roma - tel. 06 41734624 - fax 06 233216163



Al Presidente della Commissione Trasporti
A tutti i membri della Commissione

Omicidio Stradale

ogni giorno sulle nostre strade 11 persone uccise, 829 ferite

L'AIFVS apprezza l'impegno della Commissione, al tema della riforma del Codice della Strada ed in particolare dell'omicidio stradale ma manifesta perplessità sulla strada scelta per realizzare la riforma non tramite la modifica dell'articolo 589 del codice penale ma attraverso la modifica delle norme del codice della strada, peraltro già modificato nel luglio del 2010, per la guida in stato di ebbrezza e sotto effetto di sostanze psicotrope e stupefacenti.

La Aifvs ha più volte evidenziato che l'articolo 589 Codice penale che riguarda l'omicidio colposo necessita di una attenta riformulazione dato che il minimo della pena di due anni consente ai Procuratori della Repubblica ed ai magistrati, tramite gli sconti di pena consentiti dal patteggiamento, dal rito abbreviato e dalla concessione delle attenuanti di fatto di richiedere e di applicare pene che di fatto non vengono mai scontate in carcere dai responsabili di gravissime condotte pericolose, azzardate e temerarie.

Addirittura per il reato di omicidio stradale plurimo e con feriti da strage è consentito al Giudice di aumentare fino al triplo la pena prevista da 2 a 7 anni e non di triplicarla, al Giudice basta aumentare quindi di un solo mese la pena per l'omicidio semplice e la norma viene applicata con un minimo aumento di pena non proporzionato alla gravità del reato di strage stradale.

Si ritiene possa sussistere il presupposto per l'imputazione del reato di omicidio stradale ogni qualvolta un incidente mortale sia determinato da una condotta di guida deliberatamente azzardata e non solo sotto l'effetto di alcool e droga.

La peculiarità che caratterizza la guida azzardata è la consapevolezza della pericolosità di tale condotte.

Le condotte di guida che possono essere considerate azzardate devono essere definite in modo chiaro ed inequivocabile, facendo riferimento a specifiche violazioni del CdS e a precise modalità di guida.

La Aifvs ha incaricato la Università di Firenze Dipartimento di meccanica della facoltà di Ingegneria coordinato dal prof. Dario Vangi di individuare le norme in cui l'elemento psicologico travalica i confini della colpa cosciente.

Per i casi non ricompresi in quelli indicati, deve essere prevista una possibilità di discrezionalità del Giudice.

Per la sussistenza dell'ipotesi di reato per omicidio stradale si deve tenere conto dei seguenti principi:

Il reato di omicidio stradale sussiste se la causa del decesso sia DETERMINATA, dalla condotta di guida azzardata accertata tecnicamente (causa determinante).

Nei casi di condotta di guida con efficienza causale marginale (causa concorrente) non può sussistere il reato di omicidio stradale ma solo l'omicidio semplice.

Per l'imputazione del reato di omicidio stradale, deve essere provato tecnicamente che se fosse stata tenuta una condotta di guida rispettosa delle norme del codice della strada, il decesso non si sarebbe verificato (evitabilità dell'incidente e delle conseguenze).

Di seguito si elencano le condotte e le violazioni del CdS che possono individuare univocamente le condizioni per l'imputazione del reato di omicidio stradale, previa verifica, condotta attraverso ricostruzione ed analisi tecnica dell'incidente stradale, dei principi sopra

enunciati a seguito di una ricerca effettuata seguito di incarico della Aifvs alla Università di Firenze Dipartimento di meccanica della facoltà di Ingegneria coordinato dal prof. Dario Vangi per individuare le norme in cui l'elemento psicologico travalica i confini della colpa cosciente presentata al Senato lo scorso 9 novembre nella tavola rotonda sull'omicidio stradale.

guida in stato di alterazione psico-fisica (Art. 187 del CdS)

Chiunque ponendosi consapevolmente alla guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope cagiona la morte di una o più persone

guida in stato di ebbrezza (Art. 186 del CdS)

Chiunque ponendosi consapevolmente alla guida in stato di ebbrezza alcolica, con tasso alcolico maggiore di 1,5 cagiona la morte di una o più persone.

mancato arresto ad un posto di blocco e/o inseguimento (Art. 43 CdS)

Chiunque provochi la morte di una o più persone non arrestandosi all'ordine intimato con idonei segnali dagli organi di PG ad un posto di blocco e scappando dagli stessi.

gare in velocità (Art. 9 bis del CdS)

Chiunque provochi la morte di una o più persone a causa dello svolgimento di una competizione sportiva in velocità non autorizzata.

elevata velocità di marcia (Art. 141)

Chiunque provochi la morte di una o più persone a causa di un elevata velocità di marcia in rapporto alle condizioni e stato dei luoghi. La velocità deve superare il novantesimo percentile (90%) della velocità rilevata nel luogo del sinistro. La velocità deve essere rilevata nelle medesime condizioni di traffico ed atmosferiche presenti, tramite apparecchiature debitamente omologate per il calcolo della velocità media di percorrenza.

passaggio col rosso (Art. 146 CdS)

Chiunque generi la morte di una o più persone iniziando l'attraversamento di un'intersezione regolata da impianto semaforico con luce scattata al rosso da almeno 2 secondi.

inversione di marcia (Art. 154 CdS)

Chiunque nell'invertire il senso di marcia in prossimità o in corrispondenza delle intersezioni, delle curve e dei dossi provochi la morte di una o più persone.

uso di dispositivi elettronici (Art. 173CdS)

Chiunque provochi la morte di una o più persone a causa di una guida distratta legata all'utilizzo improprio di apparecchi elettronici.

Sorpasso (Art. 148CdS)

Chiunque nel sorpassare un altro mezzo in corrispondenza di un dosso, di una curva, di strisce pedonali provochi la morte di una o più persone

Marcia contromano (Art. 143)

Chiunque provochi la morte di una o più persone marciando completamente all'interno di una corsia o carreggiata destinata all'opposto senso di marcia. L'imbocco contro mano deve essere stato effettuato deliberatamente e non ad es. dovuto a cause di limitata visuale o altro.

Occorre quindi aumentare soprattutto il minimo della pena già prevista*portandola almeno da 2 a 5 anni e portare il massimo della pena ad almeno 15 anni.

L'omicidio stradale va diversificato dall'omicidio colposo semplice nella previsione delle pene minime e massime per proporzionarlo effettivamente al bene giuridico della vita e della dignità da tutelare e garantire così la certezza della pena.

La pena per l'omicidio con omissione di soccorso deve essere triplicata e deve essere prevista la confisca del veicolo e del patrimonio personale a favore del fondo di garanzia delle vittime della strada. Solo così si fermerà la pirateria stradale.

Vista la grave situazione dell'incidentalità stradale, sottolinea l'urgenza delle decisioni: emanare un decreto legge di emergenza per porre un argine alla criminalità stradale creando un fermo e forte deterrente.

Tale scelta che consentirà di salvare almeno 10 vite al giorno e migliaia di invalidi gravi era stata già ritenuta necessaria da noi nell'incontro dell'agosto 2011 con il precedente Ministro dell'Interno on. Maroni, ed ancora sollecitata con il nostro recente comunicato diffuso alla stampa il 21/02/2012. Evidenziamo quindi la necessità di approfondire le attuali proposte, la nostra 3274/2010 e quella delle Associazioni Lorenzo Guarnieri, Asaps e Borgogni, per non cadere in decisioni riduttive dei comportamenti irresponsabili alla guida: considerare comportamento criminale alla guida solo lo stato di ebbrezza con tasso alcolico superiore ad 1,5 significa creare squilibri di pene nei riguardi di altri comportamenti di trasgressione delle norme, irragionevoli, azzardati ed egualmente pericolosi, che mettono a rischio beni giuridici tutelati, la vita, la dignità, la salute delle persone.

Pertanto l'AIFVS, in quanto organismo di base rappresentativo dell'interesse sociale e collettivo alla tutela della vita e della salute sulla strada, rappresenta il punto di vista di chi sopporta le conseguenze del reato perché le richieste modifiche al codice penale comprendano il tema della giustizia alle vittime, superando anche le attuali discriminazioni processuali tra vittime ed imputati. Nel contempo significhiamo che alla riforma deve corrispondere per non vanificarla una corsia preferenziale, esente da oneri, per i processi penale e civili che riguardano le vittime che attualmente vengono trattati alla stregua degli altri con inaccettabili ritardi che creano alle vittime una seconda vittimizzazione. .

Ci aspettiamo che la Commissione ed il Governo sostengano in modo deciso il valore della norma come regola che garantisce la civile convivenza – e di ciò in Italia abbiamo fortemente bisogno.

Riteniamo, pertanto, passibile di pena da espiare non solo la guida in stato di alterazione psicofisica, bensì qualunque comportamento di trasgressione delle norme a cui consegue la distruzione della vita o della salute, tant'è che nella nostra proposta di legge C. 3274/2010 abbiamo posto attenzione alla guida azzardata e pericolosa, ma è pericolosa anche la distrazione, responsabile del 21,2% degli incidenti, capace di uccidere come l'alcol e la droga.

Abbiamo bisogno di valutare i comportamenti con una mentalità adeguata all'attualità per orientarli sul piano della responsabilità, e ciò può avvenire attraverso i segnali di una nuova normativa, che non sottovaluti i comportamenti irresponsabili alla guida con trasgressione delle norme del c.d.s.

Ogni giorno muoiono 11 persone, circa 800 rimangono feriti e poi invalidi permanenti, prima il decreto legge entrerà in vigore più vite verranno risparmiate.

Il cammino di una legge delega in verità ci sembra intollerabilmente lungo e faticoso; nel frattempo centinaia di vite vengono sacrificate e altrettante famiglie rimangono straziate, come le nostre.

Giuseppa Cassaniti Mastrojeni
Presidente AIFVS

ALLEGATO 2

**DOCUMENTO CONGIUNTO PER LA TUTELA DELLA VITA, CON PARTICOLARE
RIFERIMENTO AGLI OMICIDI STRADALI.**

Promosso dall'Associazione "Diamo valore alla Vita - Giustizia e diritti per i cittadini colpiti dal reato contro la Vita"

Iniziativa della Presidente Barbara Benedettelli

Firmatari in ordine alfabetico:

Angelo Bertoglio, Teresa Chironi, Elisabetta Cipollone, Stefano Guarnieri, Domenico Musicco, Erina Panepucci

Questo documento raccoglie ed elabora proposte di diverse Associazioni di Vittime della strada, di cittadini non colpiti dal reato, di Parlamentari e Senatori.

PREMESSA

L'Istituto della pena si fonda sui principi di Personalità, Legalità, Inderogabilità (quest'ultimo attualmente sempre disatteso quando si tratta di reato stradale che produce invalidità permanente o morte), Proporzionalità (nei fatti attualmente non c'è proporzione tra reato stradale grave e pena).

I due principi sui quali agire, in quanto non applicati - se pur essenziali alla conservazione dei consociati e alla realizzazione dell'idea di giustizia che fonda la morale di un popolo - sono dunque Inderogabilità e Proporzionalità.

La pena è garanzia di libertà: libertà di vivere innanzitutto (art.2 e art. 3 Carta Europea dei Diritti fondamentali) e di esistere integri, in salute e serenità, per poter sviluppare senza ostacoli il pieno sviluppo della persona umana. E' ciò che rende la legge Legge e il diritto Diritto. Per questo inderogabilità (ovvero effettività), robustezza e fermezza (ovvero proporzionalità) della pena sono principi fondamentali e inalienabili, e hanno lo scopo primario di permettere allo Stato di svolgere il compito costituzionale di "rimuovere gli ostacoli di ordine economico e sociale, che, limitando di fatto la libertà e l'eguaglianza dei cittadini, impediscono il pieno sviluppo della persona umana e l'effettiva partecipazione di tutti i lavoratori all'organizzazione politica, economica e sociale del Paese"(art.3 Cost.)

- La pena ha una funzione retributiva sia generale che speciale.

Nel primo caso, **funzione retributiva**, ha valore preventivo verso la società in quanto costituisce una "minaccia" in grado di distogliere i cittadini dal commettere illeciti. Nel secondo caso ha un compito "intimidatorio" verso il reo perché non commetta nuovi reati. Inoltre, una punizione adeguata al male commesso, ha di per sé un valore morale e rieducativo se è proporzionata al reato, ovvero adeguata al valore (o diritto) di ciò che si è distrutto. Il diritto alla vita è un diritto naturale, la privazione della libertà momentanea - o perenne quando il pericolo per la società è elevato - è, di per sé, senza l'aggiunta di ulteriori pene afflittive, adeguata al tipo di reato (nella fattispecie reato contro la persona e la vita in riferimento al reato stradale)

Nel secondo caso, **funzione speciale**, ha un compito intimidatorio verso il reo - che è così indotto a non compiere nuovi reati - e insieme rieducativo. "La Rieducazione del condannato, pur nell'importanza che assume in virtù di un precetto costituzionale, rimane sempre inserita nel

trattamento penale vero e proprio.(..) Rimane in tal modo stabilita anche la vera portata del principio rieducativo, il quale, dovendo agire in concorso delle altre funzioni della pena, non può essere inteso in senso esclusivo e assoluto. (...) e ciò, evidentemente, in considerazione delle altre funzioni della pena, che, al di là della prospettiva del miglioramento del reo, sono essenziali alla tutela dei cittadini e dell'ordine giuridico contro la delinquenza, e da cui dipende la esistenza stessa della vita sociale" (Sentenza n. 12 del 1966 Corte Costituzionale). **Smettiamo di chiamarli incidenti.** In Francia li chiamano violenza stradale. Gli incidenti, ovvero eventi dovuti al caso, sono una percentuale esigua rispetto a quelli dovuti a impudenza, imperizia, negligenza, mancanza di osservazione delle regole stradali. Ed è una bugia quella che scrive il magistrato nella sentenza in cui scrive: la pena appare correttamente determinata e adeguata. Appare infatti, non è. Una vita umana spezzata da chi non rispetta le regole e gli altri non può valere zero: pena reale di condanne farsa che appunto appaiono solo condanne ma in realtà sono pacchette sulla spalla che non servono a nessuno: né al reo, né alle Vittime, né alla società.

- La pena ha altresì valore morale ed etico, e giuridico.

Per quanto riguarda il valore giuridico ha fondamento solo all'interno dell'ordinamento stesso. Non bisogna invece dimenticare – specie chi dell'ordinamento giuridico fa parte - il valore morale ed etico della pena, indispensabile alla sopravvivenza di una società civile in quanto formativo del sistema di valori condivisi che regge la convivenza tra le persone. Eppure è il più trascurato, ultimamente in particolare i tecnicismi superano l'umanità, quasi la fagocitano ma non per umanizzarsi bensì per eliminare un "ostacolo" alla costruzione di una società disumanizzata.

Il reo "deve" essere punito attraverso una limitazione della libertà personale e nel rispetto della dignità umana, attraverso una privazione di libertà di movimento prolungata con ritiro della patente, attraverso servizio preso nei centri di riabilitazione quando si rende una persona invalida. **Punizione non significa tortura** ed è fondamentale per compensare il male fatto; per intimidire i consociati inducendoli a non farlo; per dare valore al bene infranto (o forse dovrei dire "prezzo" in una società in cui l'economia è su un gradino superiore rispetto alla vita umana) e per ristabilire quell'ideale di Giustizia con la G maiuscola intrinseco nell'essere umano e che ci ha portati a creare la società civile. Il legislatore in passato ha peraltro già identificato forme specifiche di reato, quale quella dell'infanticidio (art 578), volendo mettere in evidenza una fattispecie ben definita compiuta da soggetti in determinate condizioni (madre in condizioni di abbandono connesse al parto). Chiaramente al fine di graduare la pena (omicidio volontario meno grave) e di far fronte a un fenomeno sociale che nel periodo pre e post bellico era chiaramente un'emergenza. Oggi fortunatamente il fenomeno dell'infanticidio è in diminuzione e i fenomeni riportati sono nell'ordine della decina. **Gli omicidi stradali sono invece nell'ordine delle migliaia ogni anno** determinando una chiara emergenza sociale che dovrebbe spingere il legislatore a trovare una via normativa specifica.

E' certo che una percentuale di delitti che possiamo chiamare realmente incidenti c'è, anche se minima, ma non va dimenticato, neanche giuridicamente parlando, che l'incidente è un evento dovuto al caso e solleva dalla responsabilità personale che è invece elevata quando, nell'infrangere un regolamento utile alla conservazione della vita umana e dell'incolumità, si commette un reato vero e proprio, "ragionevolmente parlando". E se è vero che **la legge non ammette ignoranza**, allora siamo al paradosso: siamo fuori legge nel momento in cui, per legge, ammettiamo che, infrangendo le regole e per questo uccidendo in media ogni giorno dodici persone, permettiamo per legge a chi uccide di giustificare il suo comportamento con "intenzioni" che riguardano il mancato rispetto o meno di regole che sono, certamente, state infrante.

PREMESSO CIO' E IN VIRTU' DEL FATTO CHE LA LEGGE debba essere “ispirata ai principi di proporzione, adeguatezza e graduazione, espressamente enunciati dall'art. 2, numero 59, della legge di delegazione 16 febbraio 1987, n. 81 (Delega legislativa al Governo della Repubblica per l'emanazione del nuovo codice di procedura penale), la quale prevede, altresì, l'adeguamento del nuovo codice di rito ai principi della Costituzione e alla normativa convenzionale internazionale” (Corte Cost. sentenza 265 2010)

SI CHIEDE:

1) che non siano accolte le richieste di amnistia generalizzata e indulto che, come ha dimostrato lo scandaloso indulto del 2006 non risolvono il problema carceri, mettono in pericolo e violano le libertà primarie e fondamentali dei cittadini descritte negli articoli:

- Costituzione Italiana

Articoli : 2 - 3 - 10 comma 1 - 13 comma 2 ,3 - 16 comma 1 - 27 comma 1,3,4 - 29 comma 1 - 31 comma 2 - 54 comma 1

- Carta dei Diritti Fondamentali dell'Unione Europea

Articoli: 1 - 2 - 3 comma 1 - 6 - 7 - 20 - 24 - 33 comma 1 - 49 comma 3

2) che, **per quanto riguarda l'articolo 589 (omicidio) che sia fatta distinzione netta fra gli omicidi commessi su strada attraverso un mezzo meccanico e le altre tipologie di omicidi colposi**. Questo per evitare, come oggi accade, che uno influisca sull'altro nella scelta delle pene da applicare, generando condizionamenti che influiscono negativamente su reati che non possono essere equiparati sia per dinamica, sia per livello di pericolosità sociale (data l'elevata numerosità dei reati stradali che rappresentano il caso di delitto più numeroso ogni anno, attualmente la media è di 12 persone al giorno).

Rilevando che nel comune sentire e nel comune dialogo anche giurisprudenziale o legislativo (si veda per esempio il DDL 2925 del Sentore Luigi Li Gotti) è norma comune usare il termine "omicidio stradale" per distinguerlo da altri omicidi ritenuti attualmente colposi, si chiede di eliminare dagli articoli 589 e 590 cp i reati stradali che provocano lesioni gravi o morte (distinguendoli così definitivamente dagli altri reati colposi) e di inserirli in un articolo proprio con denominazione: omicidio stradale.

3) Si chiede altresì, essendo qui il nodo che impedisce effettività, ovvero inderogabilità della pena - e proporzionalità rispetto alla gravità del reato commesso - di **ridurre il peso degli elementi soggettivi del reato, ovvero il dolo e la colpa, in quanto la linea di confine che li separa è sottile** e suscettibile all'interpretazione del magistrato, cosa dimostrata nei fatti da sentenze di condanna che per lo stesso delitto danno risultati opposti nei due gradi di giudizio, rendendo palese l'inadeguatezza della legge, la sua instabilità e la sua rinuncia alla responsabilità che viene così rigettata sulle spalle del magistrato stesso, che è a sua volta privato di uno strumento certo in grado di permettere di applicare i principi fondamentali della pena, descritti nella premessa. Dolo e colpa infatti si configurano entrambi quando l'agente ha previsto la possibilità del verificarsi dell'evento, la distinzione è dovuta invece a elementi soggettivi, non confutabili con l'onere della prova e suscettibili alla possibilità che l'agente, per salvaguardare la propria libertà di movimento menta rispetto agli intenti dell'azione che nessuno può accertare.

Nella colpa la previsione dell'evento è correlata alla convinzione che l'evento non si sarebbe verificato (convinzione che lede il canone della ragionevolezza: non è ragionevole pensare che passando con il rosso o andando ad elevata velocità in un centro urbano non sia possibile fare del male a se stessi o agli altri).

Nel dolo la previsione dell'evento è invece correlata all'accettazione del rischio che l'evento si realizzi (possibilità ragionevole quando ci si mette alla guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, o quando per negligenza, impudenza, imperizia, mancanza di osservazione di leggi e regolamenti creati per proteggere le persone, si uccide).

Sono comportamenti derivanti da una volontà, da una scelta, anche se istantanea(non si può dunque parlare di colpa): passare con il semaforo rosso; superare i limiti di velocità consentiti specie nei centri urbani e in luoghi sensibili (scuole, chiese, parchi); guidare con una mano impegnata con il telefono e l'altra con la sigaretta; fare un sorpasso in curva; invadere la corsia di marcia opposta e altri comportamenti che vanno stabiliti e scritti nel nuovo articolo di reato, nel quale saranno le aggravanti e le attenuanti a determinare la gravità del comportamento e della pena (non dolo o colpa quindi senza valutare aspetti soggettivi non rilevabili con certezza assoluta).

4) Si chiede l'ergastolo della patente in caso di omicidio stradale quando commesso per mancanza di rispetto di leggi e regolamenti. Un deterrente sicuramente valido per chiunque pensi di non poter essere mai Vittima, ma di poter diventare omicida. L'atteggiamento comune infatti è quello di mettersi dalla parte di chi uccide perché sono molte le persone che non rispettano le regole stradali e guidano senza la consapevolezza che una macchina può diventare un'arma o una tomba. Bisogna allora incidere pesantemente sul secondo valore (il primo è la vita che però viene data per scontata e che sentiamo come eterna nel nostro vivere quotidiano) più importante: la libertà di movimento. Se per un parcheggio mal fatto vengono tolti per due anni due punti dalla patente, per un omicidio la patente deve essere sottratta a vita o per un tempo non inferiore ai dieci anni (non si andrebbe contro la Costituzione perché nel 2012 ci sono mezzi sufficienti per muoversi nel paese), levare la macchina significa levare la comodità di girare, certo non la possibilità. Dieci anni sono l'arco di durata di una patente prima di ripetere l'esame. Si di un efficace deterrente in grado di formare la morale interiore individuale, come accaduto con la patente a punti per esempio per il casco e la cintura di sicurezza che prima nessuno portava. Il ritiro deve essere immediato e permanere fino a chiusura del procedimento penale, può essere restituita solo alla fine di esso se si accerta l'estraneità al fatto: cosa quasi impossibile quando si tratta di omicidi stradali perché c'è sempre (tranne nei casi di pirati) la flagranza di reato.

5) Si chiedono processi brevi e di attuare la Decisione quadro dell'Unione Europea 15 marzo 2001, che riguarda i Diritti delle Vittime nel procedimento penale, con particolare attenzione al sostegno nelle fasi più delicate (riconoscimento salma, burocrazia ecc.) del difficile percorso di recupero dei familiari degli uccisi. Secondo l'ONU Vittime sono anche i familiari di chi viene ucciso.

6) Si chiede altresì di tenere in considerazione le diverse proposte di legge depositate o meno alla Camera o in Senato sia da Senatori e Parlamentari, sia da Associazioni quali per esempio la Lorenzo Guarnieri, che unitamente all'ASAPS ha raccolto ben sessantamila firme a riprova che i cittadini vogliono pene certe e adeguate per quello che ritengono un reato gravissimo contro la vita al punto di non riconoscere l'aggettivo "colposo" e chiedono che chi ha ucciso non possa guidare mai più un mezzo nelle strade italiane; come quelle dell'AGUVS, dell'AIFVS, dell'avvocato Domenico Musicco riconducibile alla possibilità che i familiari delle Vittime possano esprimere un parere sulla richiesta di patteggiamento che, lo ricordo, il giudice può sempre rifiutare trovandosi poi però a non poter rifiutare il rito abbreviato che riduce di un terzo la pena, permettendo per legge uno "sconto" a chi commette il peggiore dei reati: l'omicidio. Si tengano nella giusta considerazione le proposte di legge dell'Onorevole Valducci, dell'Onorevole Velo, dell'Onorevole Li Gotti nel punto in cui chiede l'annullamento della condizionale che, di fatto, non garantisce l'effettività della pena anche quando c'è una condanna relativamente accettabile, e di tutte quelle

altre proposte di vari partiti che non elenco qui, ma che vanno considerate unitamente alle altre per arrivare a **fare ciò che l'Europa e l'ONU chiedono a gran voce: diminuire le morti su strada al minor numero possibile, nel minor tempo possibile** senza dimenticare che la pena è l'altra faccia della legge e che la legge non è tale senza pena.

ALLEGATO 3



CAMERA DEI DEPUTATI
ON. COMM TRASPORTI
PRES. ON. MARIO VALDUCCI

MEMORIA PER AVISL

La AVISL si propone:

- 1) La diminuzione drastica del numero, troppo dolorosamente alto, delle vittime di gravi incidenti stradali (morte, invalidità permanenti gravi, ripercussioni economiche e psicologiche) sui congiunti delle vittime
- 2) L'adeguamento della pena effettiva alla gravità del comportamento del responsabile
- 3) L'adeguamento del risarcimento al danno psicologico, morale ed economico subito dalla vittima e dai suoi congiunti.

A tali fini la AVISL

CHIEDE

Il sostegno della On.le Commissione teso a sensibilizzare l'opinione pubblica e gli organi istituzionali per il raggiungimento di quegli obiettivi attraverso varie iniziative:

- a) educazione stradale fin dalle scuole primarie con brevi corsi, conferenze e filmati.
- b) Miglioramento della segnaletica stradale e delle condizioni della rete stradale a autostradale (asfalto drenante, guard-rail di ultima generazione, vigilanza della polizia municipale e della polstrada).
- c) Più intensi controlli sui punti sensibili quali le discoteche, più test alcolemici, narcotest soprattutto nei luoghi ed orari tipici del fine-settimana.
- d) L'introduzione del c.d. reato di "omicidio stradale" che preveda pene più severe ed effettive (limitando la discrezionalità del Giudice) anche per quanto riguarda il ritiro della patente. Introduzione del parere della parte civile sulla richiesta di patteggiamento, come da proposta dell'avv. Domenico Musicco.
- e) Vigilanza costante sui criteri di liquidazione di tutte le voci che costituiscono il danno alla persona. La pressione delle Assicurazioni sulle istituzioni è in atto e si propone il quasi dimezzamento delle tabelle. L'AVISL si batterà presso la Magistratura e presso il Governo perchè i criteri di liquidazione vengano aumentati ed adeguati a quelli delle più mature democrazie.
- f) La programmazione di iniziative e proposte di vittime e, in generale, cittadini per sensibilizzare sul tema di media, e la magistratura, il governo, le forze dell'ordine.
- g) Ogni altra attività utile alla attuazione dei fini statutari.

Milano, 8 maggio 2012

(Avisl: Il Presidente avv.to Domenico Musicco)

ALLEGATO 4



CENTRO DI COORDINAMENTO NAZIONALE
UFFICIO LEGALE A.G.U.V.S.
www.giustiziavittimestrada.org



DOCUMENTO PRESENTATO NELL'AUDIZIONE IX COMM. TRASPORTI

APPUNTI CIVILI, GIURIDICI E MORALI

L'ASSOCIAZIONE GRUPPI UNITI TUTELA E GIUSTIZIA PER LE VITTIME DELLA STRADA ONLUS, si prefigge, in campo civile, di essere attiva sul territorio, non solo provinciale e regionale, ma anche nazionale, al fine di coltivare e diffondere la cultura della difesa della vita.

Tale fare si caratterizza nel mettere in atto tutta una serie di misure mirate a sensibilizzare i cittadini per quanto concerne specialmente tutto quanto è possibile porre in essere per addivenire ad un reale e concreto rispetto delle vittime della strada e dei loro congiunti.

In particolare, si assume il compito di essere parte attiva per apportare alla vigente normativa processuale, quelle necessarie modifiche atte a dare spazio e giustizia in sede di processo penale relativamente alla figura della **parte civile costituita** la quale, odiernamente, nonostante l'accresciuta sensibilità di molti magistrati, è sottoposta all'assoluto silenzio, triste e mortificata spettatrice di sentenze che la vedono totalmente esclusa dal loro iter formativo. Tutto ciò sulla base dell'ascolto delle testimonianze di chi subisce torti in tale campo.

Quello che in questo delicato ambito l'ASSOCIAZIONE si propone è la modifica del facile accesso al patteggiamento o ad altro rito speciale da parte dell'imputato del reato di omicidio colposo, senza un preventivo, quantomeno, ascolto delle parte civile che possa portare, tramite adeguato iter, da determinare, ad una partecipazione attiva della suddetta parte civile in quello che sarà il risultato finale del processo, certamente più equo e più umano.

Altro punto dolente su cui l'ASSOCIAZIONE intende intervenire è quello del **risarcimento del danno**, con la finalità, mai nascosta, di pervenire al punto unico di risarcimento valido su tutto il territorio nazionale, cosa questa sempre sbandierata, tentata e mai realizzata a causa dell'eccesso di interessi che su tale materia vanno ad incidere.

Purtroppo, ad oggi, l'unica soddisfazione è stata data dalla sentenza ultima della Suprema Corte a sezioni unite la quale ha ribadito che il danno deve essere risarcito in maniera eguale

su tutto il territorio nazionale, avendo come riferimento le tabelle della Corte d'Appello di Milano.

Magra consolazione, purtroppo, in quanto tale soluzione temporale denuncia apertamente la mancanza di sensibilità da parte degli appositi organi amministrativi nonché politici.

Altro aspetto controverso su cui ci si muoverà alla luce delle innumerevoli storture pregresse è quello dei trasportati: è assolutamente impensabile che la figura del **terzo trasportato**, deceduto o gravemente leso, debba aspettare anni, anche in estenuanti processi, per avere giustizia.

Bisogna che su questo punto si provveda con l'obbligo da parte della compagnia assicuratrice del conducente l'automezzo su cui è trasportata la parte lesa, di risarcire con immediatezza i danni provocati all'incolpevole vittima.

E' impensabile e moralmente devastante che il soggetto interessato o i familiari dello stesso debbano sottostare alle lungaggini processuali in cui si va alla ricerca della responsabilità. Naturalmente, con le dovute attenzioni soggettive che l'organo o il soggetto competente a ciò interessato dovrà verificare in tempi strettamente necessari.

Molto altro vi sarebbe da aggiungere ed è inutile fare vasti proclami.

Quello che continuamente ci soccorre nel nostro attivarci è quanto le circostanze impongono quotidianamente alla nostra vita, fonte di primaria attenzione ed ineludibile realtà.

L'ASSOCIAZIONE GRUPPI UNITI TUTELA E GIUSTIZIA PER LE VITTIME DELLA STRADA ha intrapreso un dialogo costante con i propri iscritti, con le Autorità e con i cittadini per sviluppare una sensibilità che li porti a segnalare alla stessa ogni pericolo insito sulla circolazione stradale e nei luoghi tutti in cui la stessa si svolge, in modo che in una fattiva collaborazione, si possa pervenire alla continua ottimizzazione della messa in sicurezza del territorio tutto

Questa breve relazione termina qui, pur senza idealmente chiudersi, con una utopica speranza: che possa venire il giorno in cui non sarà più necessario parlare di vittime della strada perché tutto quanto sperato in sicurezza, ha avuto compimento.

Oggi, però, il nostro, il mio compito per la veste da me ricoperta in questa Associazione, è quello di mantenere desta l'attenzione nonché la memoria su quanti, per l'umana approssimazione, non ci sono più e mi rimandano, per un mesto rispetto, alle parole della scrittrice Josephine HART la quale nel suo romanzo **IL DANNO**, così scrive :” **nella vita si muore due volte: la prima è quando si muore fisicamente; la seconda è quando si muore nella memoria di tutti quelli che ci hanno conosciuto e voluto bene**”.

A tale seconda morte, la più violenta, la nostra Associazione col suo fare, nel suo impegno civile e morale , giorno dopo giorno, intende porre rimedio.

Avv. Maurizio BONANNO

Consulente legale

Associazione Gruppi Uniti tutela e giustizia per la Vittime della Strada (A.G.U.V.S. – onlus)

ALLEGATO 5



Omicidio Stradale

Audizione Commissione Trasporti

Camera dei Deputati

Roma, 9 maggio 2012

Lore

A Lorenzo
questa società non ti ha dato il tempo per lasciare tanto
al mondo, ma tu in 17 anni hai dato tanto a noi che ti
abbiamo amato.

Stefano, Stefania e Valentina

Agenda:

- Di cosa stiamo parlando: definizione di “omicidio stradale”
- Quadro normativo attuale: perché cambiare ?
- Suggerimenti per il cambiamento
- Possibili obiezioni
- Cosa ne pensano i cittadini
- Conclusioni

Di cosa stiamo parlando

(1) Proposta iniziale –ALG, Asaps, AGB e Comune di Firenze

Fatto	Chi offende			Come
	Vittima	Droga (1)	Alcool (2)	
Definizione di omicidio stradale	Almeno 1 morto	Drogato: Chiunque guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope (art. 187 cds)	In stato di Ebrezza art. 186 cds comma 2 lettera b (con tasso alcolemico superiore a 0,8)	Con la presenza di un veicolo a motore (chi offende deve condurre un veicolo a motore)

(2) PdL 4662 On.le Valducci – tasso alcolemico passa da 0,8 a 1,5

(3) Massima apertura a valutare altre Violazioni del Codice della Strada riferite alla guida pericolosa

(*) Nota bene: le lesioni gravi vanno considerate proporzionalmente

Quadro normativo attuale

OMICIDIO con INFRAZIONE C.d.S.



- Art 589 cp comma 2,3
- Pena min 2 MAX 10 anni

FURTO PLURIAGGRAVATO



- Art 625 cp
- Pena min 3 MAX 10 anni

*Criterio di “proporzionalità” non rispettato
Pene effettive intorno ai 2 anni*

Quadro normativo attuale: dolo eventuale

APPLICAZIONE del CODICE Penale

NUMERO di OMICIDI
con Infrazione Codice d. Strada
Periodo 2001 – 2010 (*)

ART 575 “Omicidio Volontario”

1

ART 589 “Omicidio Colposo”

25.393

25.394

L'applicazione del “dolo eventuale” è una chimera



(*) stimati per difetto su 56.431 in Italia e sui dati del Comune di Firenze

Come cambiare: suggerimenti

1 NOME	da "omicidio colposo" a "omicidio stradale"	Maggiore attenzione da parte delle procure, sarà contato come omicidio dalle questure e maggiore consapevolezza per tutti.
2 PENA	da 3-10 anni a 8-18 anni	Anche con patteggiamento e rito abbreviato si fa almeno un giorno di carcere o di misura restrittiva
3 ARRESTO	da nessuna misura cautelare a arresto in flagranza di reato	Serve da deterrente e si pone rimedio a una distorsione per cui un borseggiatore colto in flagranza a rubare 100 € va in prigione e chi uccide con l'auto ubriaco e drogato no
4 PATENTE	Da revoca temporanea a "ergastolo della patente"	Con l'introduzione della nuova legge a chi uccide sotto effetto di alcol e/o droga sarà tolta definitivamente la patente dopo il primo omicidio".

Obiezione: “mai fatta una cosa del genere”

Nel nostro codice esistono solo tre tipi di omicidio “volontario”, “preterintenzionale” e “colposo” e su questo si basa tutto il nostro diritto



Esistono già altre tipologie di omicidio nel nostro codice

- Art 578 Infanticidio
- Art 579 Omicidio del Consenziente

Altri ne esistevano e sono stati abrogati

- Art 587 delitto d'onore (abrogato nel 1981)

Il codice si deve “modificare” con i tempi

Obiezione: “si apre un fronte ...”

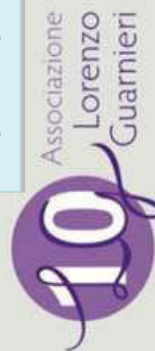
Se facciamo l’ “omicidio stradale” dobbiamo poi fare l’ “omicidio ospedaliero”, l’ “omicidio di caccia”



L’omicidio a seguito di infrazione delle regole del CdS è di gran lunga il fenomeno prevalente

- Stimati almeno 2.500 l’anno in Italia contro 600 omicidi volontari per arma da fuoco e da taglio e 33 morti per incidenti di caccia
- Dei 1.170 morti sul lavoro nel 2011, 507 sono morti “in itinere” per Violenza Stradale
- Prima causa di morte fino ai 40 anni in Italia (fonte Istat 2006)

La Violenza Stradale è l’emergenza “sociale” Numero 1



Obiezione: “è anticonstituzionale ...”

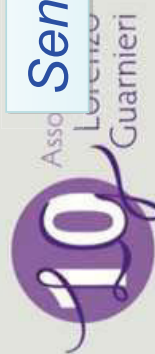
Trasformare la “colpa” in “dolo” è anticonstituzionale e viola i più elementari principi del diritto

- Chi si mette alla guida in stato di ebrezza o drogato accetta un rischio di 380 volte superiore di provocare un incidente. I profili del “dolo” sono senza dubbio presenti.
- Giuristi di grande fama, fra i quali **Carlo Federico Grosso** non solo dicono che il reato è legittimo ma che è auspicabile.



Carlo Federico Grosso

- Docente Diritto Penale a Torino
- Vice-Presidente CSM dal 1996-98
- Vice- Sindaco Torino con il PCI
- Presieduto commissione ministeriale per la modifica del codice penale 1998-2001



Senza dubbio in “punta di diritto” il reato è ammissibile

Obiezione: “ cosa fanno gli altri paesi ...”

Gli altri paesi sono come noi e non ce l'hanno

D700 / Road Traffic Act 1988 - causing death by careless driving - drink / drugs

MODE OF TRIAL AND PENALTY

Indictment: maximum 14 years imprisonment and/or fine
Obligatory disqualification
Obligatory endorsement - licence endorsed three to eleven penalty points

POWERS OF ARREST

Arrest without warrant

SOURCE(S)

Road Traffic Act 1988

- La situazione è variegata per quanto riguarda il reato di Omicidio stradale
- Il reato specifico è previsto in gran parte degli Stati Uniti
- In Europa è previsto dal 1988 in UK e più recentemente previsto Olanda e Norvegia
- In discussione in altri paesi

Esistono diversi esempi in altre legislazioni

Obiezione: “ non serve a limitare la violenza ...”

Non è una forma di prevenzione efficace, sono altre le cose che servono per migliorare la sicurezza stradale

- Premesso che la funzione di una pena non è solo preventiva ma deve essere anche “retributiva” e “educativa”. Oggi al reato corrisponde “nessuna pena” (chi uccide non si fa un giorno di carcere) per cui l’assenza di pena non ha nessuna funzione.
- I paesi con legislazioni più severe sono quelli a più bassa mortalità (in UK, paese simile a noi muoiono metà persone)



2009				Road deaths per million population
	Road deaths	Population	R	
Sweden	358	9,256,347		39
UK	2,528**	61,179,256 ⁽¹⁾		41
Israel	315	7,546,100		42
The Netherlands	720	16,485,787		44
Norway	212	4,799,252		44
Switzerland	349	7,701,856		45
Germany	4,154*	82,002,356		51
Malta	21	413,609		51
Finland	281*	5,326,314		53
Ireland	241*	4,450,014		54
Denmark	303	5,511,451		55
Spain	2,668*	45,828,172		58
France	4,262*	64,350,759		66
Italy	4,050*	60,045,068		67

Per diminuire la violenza stradale non è l'unica cosa da fare ma è sicuramente fra le prime cose da fare

Cosa pensano i cittadini ...

FIRMA

AD OGGI ABBIAMO RAGGIUNTO
58755 ADESIONI



Dichiaro di aver letto la "proposta di legge popolare" (ex articolo 71, secondo comma, della Costituzione, articoli 7, 8, 48 e 49 l. 25 maggio 1970, n. 352, e articolo 14, comma 1, l. 21 marzo 1990, n. 53) Omicidio e lesioni stradali.

Esprimo il mio consenso alla proposta e desidero firmarla

Nome Cognome Data di nascita (gg/mm/aaaa) Comune di nascita Provincia di residenza Comune di residenza Tipo di documento Numero di documento

Raggiunte 50.000 firme dal
1 giugno 2011 al 30
novembre 2011 per una
proposta di legge popolare
58.755 firme ad oggi



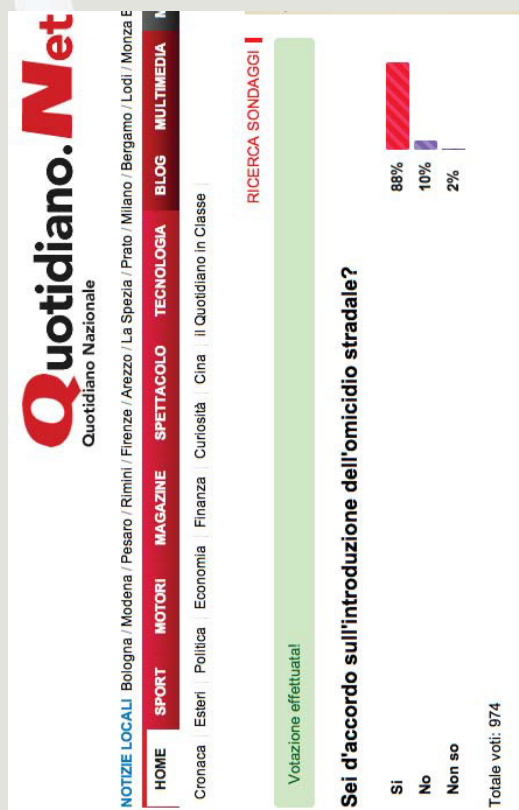
Cosa pensano i cittadini ...

- ACAT Lucca (Associazione dei Club Alcolici Territoriali) - acatlucce@alice.it
- AICAT (Associazione Italiana dei Club Alcolici Territoriali) - www.aicat.net
- ACAT Sesto Fiorentino Campi Bisenzio Peretola - a.catsenlo@gmail.com
- ACI Milano - www.acimi.it
- Alla conquista della vita - Associazione Culturale No Profit per le Vittime della strada - www.assocouitadellavita.org
- Amare Ravenna - www.amararavenna.it
- ANCI Toscana - www.ancitoscana.it
- AISCAT Toscana (Associazione Regionale del Club Alcolici Territoriali della Toscana) - www.ancitoscana.it
- A.G.U.V.S. - www.giustizianonestrada.org
- Associazione "Circolando-L'educazione al fa strada" - www.facebook.com/circolando.acquaviva
- Associazione Città Oculabile Orvieto - Firenze - www.firenzeitadellabile.org
- Associazione Club Alcolici Territoriali Versilia - www.ancitversilia.org
- Associazione contro gli assassini alla guida - Palermo - www.giustizianonestrada.it
- Associazione Culturale Infelex San Marino - www.infelexsanmarino.it
- Associazione Culturale Rauso Blu, Ponsacco - www.associazioneculturalescblu.blogspot.com
- Associazione Giannino D'Angelo - Palermo - www.associazionegianninodangello.it
- Associazione Italiana dei Club degli Alcolisti in Trattamento - www.aicat.net
- Associazioni l'Albero di Seneca - www.lalberodiseneca.blogspot.com
- Associazione Nazionale Famiglie Nunzio - www.famiglianunzio.org
- Associazione Nazionale Vigili del Fuoco Sezione Provinciale di Pisa - www.ancvdiptisa.it
- Associazione Famiglia Trentina per il Volontariato e la Solidarietà - Trento - www.famigliatrentina.it
- Associazione Protezione Animali e Nature - Catania - pen.animalnature.it
- Associazione Quellatiminaspettato - Trentino Alto Adige - www.quellatiminaspettato.it
- Associazione il sorriso di Claudio - www.ilsorrisodiclaudio.it
- Associazione Italiana Pazienti con Apnee del Sonno - www.assoziazione-online.it
- Associazione La Strada per Amica - Campi Bisenzio (FI) - www.unarelaspermonno.org
- Associazione La Strada - Varese - www.assoziazionelastrada.com
- Basta Sangue Sulle Strade - www.bastasanguesullestrade.org
- Borgo Dona - i residenti di Torino - www.borodon.it
- Codicon Toscana (Comitato di Associazioni a Tutela dell'Ambiente e dei Diritti di Utenti e Consumatori) - www.codicon.it
- Circolo Culturale Nonsolamente - www.nonsolamente.org
- Circolo Culturale Sandro Perini - Ebo - www.circoloculturalebo.org
- Comitato Malcolisti Amici del Bianco - comitatomalcolistiamicidelbianco@libero.it
- Comitato "Vivere meglio la città" Molegiano (MI) - viverebicita@gmail.it
- Comitato "Non la bevo ..." Versilia - www.nonlabevo.org
- Comitato Roma Utenti - facebook.com/romautenti
- Comune di Alessandria - www.comune.alessandria.it
- Comune di Borgo San Lorenzo - www.comune.borgo-sanlorenzo.it
- Comune di Catanzaro - www.comunicatanzaro.it
- Comune di Cisterna di Latina - www.comune.cisterna-di-latina.la.it
- Comune di Genarone - www.comune.genarone.bo.it
- Comune di Parma, Assessorato alla sicurezza urbana - fsc@comune.parma.it
- Comune di Savona - www.comune.ra.it
- Comune di Sesto Fiorentino - www.comune.sesto-fiorentino.it
- Comune di Val della Torre (Torino) - www.valdellatorre.gov.it
- Fede per la Vita - www.fedeliperla.it
- Firenze in bici Orvieto - www.firenzeinbici.net
- Fondazione Dottor Paolo Vernice - paolo.vernice@unife.it
- Fratelli Lombardi - Associazione di Polizia Locale - www.fratelli.com
- Fratellanza Militare di Firenze - www.fratellanzamilitare.com
- Gruppo Ciclistico Orvieto Romano - www.grupo.it
- Misericordia di Firenze - www.misericordia.firenze.it
- Misericordia di Vichio - www.misericordiaschicchi.it
- O.E.R. Operatori Emergenza Radio - Fiesole (FI) - www.oerfirenze.org
- Progetto Agita Smeralda Associazione per l'educazione e la sicurezza ONLUS - Firenze - www.agitasmeralda.org
- Rassegna stampa su vino, birra e altri alcolici - Argentina, Dellegracia, Storbida - www.europeancconsumers.it
- Società Sant'Anna Orvieto 1785 - www.societasantanna.it
- Sodì Sceriffo - Celenzano (FI) - www.sodi.com
- SUI.PM - Sindacato Unitario Lavoratori Pubblica Municipale (Alessandria) email alessandria@suipm.net



60 adesioni formali da associazioni e enti

Cosa pensano i cittadini ...



OMICIDIO STRADALE, FONDAZIONE ANIA: 84% ITALIANI FAVOREVOLI A INTRODUZIONE REATO

Le stragi fanno impressione ma ogni due ore sulle strade italiane muore una persona. Come se ogni anno in Italia si verificassero 18 terremoti d'Abruzzo. Una tragedia nazionale che dobbiamo tutti avere ben presente. Già lo scorso aprile Fondazione Ania aveva scelto di chiamare tecnici e politici a discutere della proposta di introdurre una fattispecie normativa che regoli il reato stradale, soprattutto quando si causano morti o feriti gravi. Ora non possiamo che esprimere soddisfazione e plauso all'annuncio del Ministro Maroni che tale reato verrà presto introdotto nel codice penale. Così Sandro Salvati, Presidente della Fondazione Ania ha commentato l'annuncio del Ministro Maroni di proporre l'introduzione del reato di "omicidio stradale". Secondo un'indagine Ipsos condotta per conto di Fondazione Ania, sette italiani su dieci dichiarano di infrangere le regole, spesso o qualche volta, nonostante il 91 per cento di coloro che hanno risposto al sondaggio consideri grave e da condannare la violazione delle norme del codice della strada. Nel solo 2009 a causa degli incidenti stradali ci sono stati 4.237 morti, 1.200 dei quali sotto i 30 anni, un milione di feriti e ben 20 mila persone hanno avuto salva la vita ma adesso sono paraplegici. Una cittadina di paraplegici spunta ogni anno in Italia come conseguenza degli scontri su strada. "Tutto questo deve farci riflettere, dobbiamo ricordarci che quando siamo al volante ci sono delle regole che vanno rispettate. Condotte di guida scorrette e sconsiderate causano alcuni tra i più gravi delitti stradali. E' giusto che, in taluni casi, si configuri l'ipotesi di dolo eventuale, per la gravità sociale umana ed etica degli incidenti stradali. Il legislatore dovrebbe prendere atto che l'84% degli italiani, e in misura forte i giovani, si è dichiarato favorevole all'introduzione del "reato stradale" secondo quanto accertato dal sondaggio Ipsos/Fondazione Ania. (Omnimilano.it)

(16 Agosto 2011 ore 15:23)

Nei sondaggi 85% dei cittadini favorevoli all'introduzione dell'omicidio stradale

Conclusione:

- La legislazione attuale è carente e non al passo dei tempi. Lo “status quo” è inaccettabile
- L’introduzione dell’“omicidio stradale” è possibile giuridicamente e auspicabile
- La violenza sulla strada rappresenta il fenomeno criminale a più alto impatto sociale
- I cittadini sono favorevoli (85% nei sondaggi) e sono state raccolte 58.000 adesioni per la proposta di legge

“il mondo è quel disastro che vedete non tanto per i guai combinati dai malfattori ma per l’inerzia dei giusti che se ne accorgono e stanno lì a guardare”
Albert Einstein



Nota per la IX Commissione – Audizione del 9 Maggio 2012
Introduzione del reato di “Omicidio Stradale” nel nostro ordinamento: definizione, perché cambiare, quali sono le obiezioni e cosa ne pensano i cittadini

La proposta di legge popolare promossa dalla nostra associazione insieme a Associazione amici e sostenitori della Polizia Stradale, Associazione Gabriele Borgogni e Comune di Firenze identificava il reato di omicidio stradale quando si è in presenza di una vittima uccisa da un conduttore di veicolo a motore che guidava sotto l'influenza di alcol (> 0.8 g/l) e/o di droga. Tale proposta è stata ripresa dalla proposta di legge 4662 nei suoi contenuti principali con l'innalzamento del tasso alcolemico a >1,5 g/l. Il nostro obiettivo era quello di portare rapidamente una proposta concreta alla discussione parlamentare, rimanendo aperti anche all'eventuale aggiunta di altre violazioni del Codice della Strada (CdS) che potessero configurare una guida pericolosa (quale, a titolo di possibile esempio, il superamento eccessivo di limiti di velocità).

QUADRO NORMATIVO ATTUALE: PERCHÉ CAMBIARE ?

Il quadro normativo attuale prevede che gli omicidi causati da violazione di norme del CdS rientrino nell'art 589 del codice penale (cp) – omicidio colposo - e prevedono una pena che va da un minimo di 2 anni a un massimo di 10. Nel nostro ordinamento il furto pluriaggravato (esempio borseggio in un autobus) art 625 cp è punito con una pena da 3 a 10 anni. Crediamo che il criterio della “proporzionalità” della pena non sia rispettato e che questo sia un buon motivo per cambiare. Nella realtà le pene effettive sono intorno ai 2 anni con nessuna misura restrittiva per chi uccide. Molti parlano dell'applicazione del “dolo eventuale” già previsto nel nostro ordinamento come una possibile soluzione. In realtà se contiamo il numero stimato di 25.394 omicidi con violazione di norma del CdS nel periodo 2001-2010, siamo a conoscenza solo di 1 (un) caso nel quale il dolo eventuale (art 575 cp) è stato applicato. Per cui questa possibile soluzione non ci appare tale. Da un punto di vista preventivo le pene attuali effettive (che vanno da 1 a 3 anni) non sembrano svolgere alcuna funzione in quanto siamo fra i grandi paesi Europei quelli con il più alto numero di decessi per milione di abitante (esempio UK ha la metà dei nostri morti).

COME CAMBIARE: I SUGGERIMENTI DELLA NOSTRA PROPOSTA

1. **Cambiare nome:** da “omicidio colposo” a “omicidio stradale” – questo comporterebbe una maggiore attenzione al fenomeno da parte della Giustizia e delle forze di Polizia
2. **Aumentare la Pena:** da 3-10 anni a 8-18 anni: almeno un giorno di misura restrittiva
3. **Arresto in flagranza di reato:** vale per chi ruba un portafoglio non vale per chi uccide
4. **Ergastolo della patente:** Revoca definitiva della patente come accade per il Porto d'Armi

QUALI SONO LE OBIEZIONI PIU' COMUNI ? COME RISPONDIAMO

D1: *Nel nostro codice gli omicidi sono già classificati come “volontario”, “preterintenzionale” e “colposo”. Su questo si basa il nostro diritto. Come pensate sia possibile cambiare ?*

R1: In realtà nel nostro codice penale esistono già altre tipologie di omicidio: Art 578 Infanticidio, Art 579 Omicidio del consenziente. Il nostro codice è e deve essere un documento che cambia e si adegua ai tempi. Esisteva ad esempio il “delitto d'onore” art 587 che fu abrogato nel 1981.

D2: *Se facciamo l' “omicidio stradale” dovremmo poi fare l' “omicidio ospedaliero”, l' “omicidio di caccia”. e tanti altri: cosa ne pensate ?*

R2: L'omicidio a seguito di infrazione delle regole del CdS è di gran lunga la fattispecie criminosa di omicidio prevalente da un punto di vista numerico. Si possono stimare in anno almeno 2.500 omicidi “stradali” contro 600 omicidi volontari con arma da fuoco o da taglio e 33 morti per incidenti di caccia all'anno. Dei 1.170 morti sul lavoro del 2011, 507 sono morti in “itinere” per violenza stradale. Stiamo parlando della prima causa di morte in Italia sotto i 40 anni. Non c'è dubbio che la violenza stradale sia l'emergenza criminale numero 1 e pertanto come tale vada trattata.



D3: Trasformare la “colpa” in “dolo” è anticonstituzionale e viola i più elementari principi del diritto: come rispondete ?

R3: Ad esempio chi si mette alla guida con un tasso alcolico superiore a 1,5 g/l accetta un rischio di provocare uno scontro 380 volte superiore a quello di un guidatore sobrio. I profili del “dolo” sono senza dubbio spesso presenti. Non vogliamo però essere noi a rispondere a questa obiezione, ma lo facciamo attraverso il parere dell’ Avv. Prof. Carlo Federico Grosso, noto docente di Diritto Penale a Torino, ex Vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura e Presidente dal 1998-2001 della commissione ministeriale per la modifica del codice penale. Secondo il Prof. Grosso il nuovo reato non solo è ammissibile ma è anche auspicabile considerando l’impatto sociale del problema (*cfr. copia del parere allegata).

D4: Gli altri paesi sono tutti come noi, non ce l’hanno. Avete degli esempi?

R4: La situazione è variegata per quanto riguarda questo reato. Il reato specifico di omicidio stradale è previsto in gran parte degli USA. In Europa è previsto dal 1988 in UK (“D700 Road Traffic Act 1988 – causing death by careless driving – drink/drugs”) e più recentemente in Olanda e Norvegia. Esistono dunque sicuramente esempi in altri paesi.

D5: Non è una forma di prevenzione efficace, sono altre le cose che servono per migliorare la sicurezza stradale. Cosa dite ?

R5: Premesso che la funzione di una pena non è solo preventiva, ma è anche “retributiva” e “educativa”. Oggi al reato corrisponde “nessuna pena” (chi uccide non si fa un giorno di carcere) per cui una pena inesistente non può svolgere nessuna funzione. I paesi con legislazioni più severe sono quelli a più bassa mortalità (in UK, paese simile a noi, muoiono la metà delle persone). Per diminuire la violenza stradale cambiare la legge non è l’unica cosa da fare ma è sicuramente fra le prime cose da fare.

COSA NE PENSANO I CITTADINI ?

- **58.755 firme** qualificate (con documento, indirizzo e contatto) raccolte sino ad oggi. 50.000 in cinque mesi (** estratto allegato alla presente)

- **Più di 60** fra associazioni, fondazioni e enti pubblici hanno aderito formalmente all’iniziativa (l’elenco è nel sito www.omicidiostradale.it)

- Nei sondaggi fatti da Corriere della Sera, Quotidiano Nazionale, Ispo/Fondazione ANIA viene riportata costantemente una percentuale di **85% di Italiani favorevoli** all’introduzione del reato di omicidio stradale.

CONCLUSIONI

Non c’è dubbio che la legislazione attuale sia carente, non al passo dei tempi e non in grado di affrontare il fenomeno criminale a più alto impatto sociale: la “violenza stradale”. L’introduzione del reato di “Omicidio Stradale” sarebbe sicuramente un passo avanti nella direzione giusta: fornire “giustizia” alle vittime e aiutare nella “prevenzione”. Da un punto di vista giuridico il nuovo reato appare non solo possibile ma auspicabile. I cittadini hanno espresso il loro gradimento attraverso un gesto attivo quale 58.000 firme su una proposta di legge e nei sondaggi è favorevole l’85% della popolazione. Einstein diceva “il mondo è quel disastro che vedete non tanto per i guai combinati dai malfattori ma per l’inerzia dei giusti che se ne accorgono e stanno lì a guardare”. Crediamo che per il Parlamento sia giunto il momento di smettere di guardare e di agire.

Roma, 9 Maggio 2012

In allegato:

(*) Parere del Prof. Avv. C.F. Grosso sull’introduzione del reato di “Omicidio Stradale”

(**) Estratto lista 50.000 firme a supporto della proposta di legge sull’ “Omicidio Stradale”

Pag 2 di 2

ALLEGATO 6

STUDIO LEGALE
PROF. AVV. CARLO FEDERICO GROSSO
Emérito di Diritto Penale - Università di Torino
Via Assarotti 9 - 10122 TORINO
Tel. 011.5626049 - Fax 011.4542785
E-mail: cfgrosso@inrete.it

Cod. Fisc. GRS CLF37514 L21962
Partita IVA 02276140013

L'INTRODUZIONE DEI DELITTI DI OMICIDIO STRADALE E DI LESIONI PERSONALI STRADALI

1. Premessa

Gli omicidi dovuti ad incidenti stradali provocati da soggetti che si mettono alla guida di automezzi in stato di ubriachezza o avendo assunto sostanze stupefacenti o psicotrope sono in costante aumento ed ha ormai assunto livelli di assoluta intollerabilità.

Nello stesso tempo, la legislazione vigente non appare idonea a contrastare in modo del tutto efficace tali eventi. Giustamente, quindi, si sostiene la necessità di predisporre una disciplina specifica che consenta di prevenire e reprimere adeguatamente tale gravissima forma di criminalità.

Cercherò, innanzitutto, di illustrare lo stato attuale della nostra legislazione in materia. Valuterò, poi, le modificazioni legislative in grado di sopperire alle attuali carenze.

2. La disciplina attuale della materia.

Quando si verifica un incidente stradale che cagiona la morte o la lesioni personali di una persona trovano vengono di regola applicate le norme penali che prevedono l'omicidio o le lesioni personali colpose, delitti rispettivamente previsti negli artt. 589 c.p. e 590 c.p.

Queste norme trovano, di regola, applicazione anche quando l'incidente è dovuto alla condotta di chi si mette alla guida di un automezzo trovandosi consapevolmente in stato di ebbrezza o ha assunto sostanze stupefacenti o psicotrope.

La pena prevista dall'art. 589 comma 1 c.p. per l'omicidio colposo, la reclusione da sei mesi a cinque anni, nel 2006 è stata aumentata per il caso in cui il fatto venga commesso *“con la violazione delle norme sulla circolazione stradale”* (art. 2 della legge 21 febbraio 2006, n. 102): si era evidentemente cominciato a percepire, anche al livello legislativo, la particolare pericolosità della circolazione automobilistica, e la conseguente necessità di adeguare il livello sanzionatorio a tale aumentata pericolosità. La pena stabilita per gli omicidi causati con violazione delle norme sulla circolazione stradale risulta ora individuata (in conseguenza di un'ulteriore modificazione legislativa intervenuta nel 2008) nella reclusione da due a sette anni (art. 589 comma 2 c.p.).

Nel 2008, di fronte al grandissimo incremento degli incidenti stradali causati da persone che violavano le norme sulla circolazione stradale guidando in stato di ebbrezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope, è stato previsto un ulteriore aggravamento di pena per i casi in cui il fatto fosse commesso appunto da *“soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni”* ovvero da *“soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope”*. La pena è stata individuata, in questi casi, nella reclusione da tre a dieci anni (art. 589 comma 3 c.p., secondo la modificazione introdotta dall'art. 1, comma 1, lettera

c), n. 2, del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 125).

Analoghe innovazioni sono state introdotte nei confronti del delitto di lesioni personali colpose previsto dall'art. 590 c.p. (ad esempio, per il caso di lesioni personali colpose cagionate in violazione delle norme sulla circolazione stradale da soggetto in stato di ebbrezza o che aveva assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è stata prevista la pena della reclusione da sei mesi a due anni se la lesione è grave, da un anno e sei mesi a quattro anni se la lesione è gravissima).

Per evitare che le maggiori sanzioni configurate nei confronti degli ubriachi o dei drogati autori di reati commessi con violazione delle norme sulla circolazione stradale potessero essere di fatto vanificate dai giudici nel quadro del giudizio di bilanciamento o di prevalenza fra circostanze aggravanti ed attenuanti eterogenee, il legislatore ha inoltre stabilito, nell'art. 1, comma 1, lettera e), del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92 convertito con legge 24 luglio 2008, n. 125, che *“quando ricorre la circostanza di cui all'art. 589, terzo comma, ovvero quella di cui all'art. 590, terzo comma, ultimo periodo, le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114, non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti”*.

Quest'ultima disposizione evita, opportunamente, che le maggiorazioni di pena previste nelle ipotesi sopra indicate vengano annullate nella pratica quotidiana dell'amministrazione della giustizia bilanciando o dichiarando addirittura prevalenti sulle aggravanti previste dagli artt. 589 e 590 comma 3 c.p. anche soltanto le circostanze attenuanti generiche. Non evita tuttavia che le pur aumentate sanzioni penali previste dalla legge 24 luglio 2008 rischino, di fatto, di avere comunque un impatto molto relativo nei confronti del fenomeno criminale in questione.

Si consideri, infatti, che il minimo di pena previsto per l'omicidio colposo cagionato da chi viola le norme sulla circolazione stradale in stato di ubriachezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope è la reclusione di anni tre, che tale pena può essere ulteriormente abbassata fino ad un terzo (in pratica fino a due anni di reclusione) per effetto delle circostanze attenuanti generiche, e che sovente i giudici, soprattutto quelli di appello, tendono ad individuare la pena in concreto su misure prossime ai minimi edittali. Ne viene che, nonostante l'incremento sanzionatorio previsto nel 2008 in considerazione della (finalmente percepita) rilevante gravità sociale della guida in stato ebbrezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope, le pene irrogate in concreto rischiano di continuare ad essere del tutto inadeguate rispetto alla gravità del fenomeno in questione.

D'altronde, davvero ha senso inquadrare nello schema del mero delitto colposo un fenomeno così grave quale è quello di chi si ubriaca o si droga, e nonostante la consapevolezza di questa sua condizione si mette alla guida di un automezzo sapendo di non essere in grado di controllare adeguatamente i propri movimenti a cagione della sua condizione? Non si tratta, in realtà, di un fenomeno delittuoso gravissimo, che deve pertanto trovare la sua giusta collocazione criminale su di un piano più elevato di disvalore sociale e giuridico?

Alcuni magistrati si sono resi conto di questo problema ed hanno utilizzato principi e regole da tempo elaborate dalla dottrina e dalla giurisprudenza in materia di c.d. "dolo eventuale" e hanno cominciato, sia pure sporadicamente, ad inquadrare diversamente l'omicidio commesso da chi si è messo alla guida di un automezzo essendosi ubriacato o avendo ingerito droga o sostanze psicotrope. Esso, si è sostenuto, sarebbe inquadrabile nel modello del delitto doloso (e non in quello del delitto colposo), sotto il profilo del riscontro, appunto, di quella forma marginale di dolo che viene chiamato "dolo eventuale".

Si ha “dolo eventuale” quando il soggetto non vuole cagionare l’evento, né è sicuro di cagionarlo, ma, più semplicemente, si rappresenta come conseguenza possibile (appunto eventuale) della propria condotta l’evento stesso, e invece di bloccare la sua azione in considerazione di tale eventualità, la pone cionondimeno in essere “accettando il rischio” che l’evento paventato si verifichi. In questi casi tale evento deve essergli addebitato a titolo di dolo (appunto definito, per tale ragione, “eventuale”).

Ebbene, si è osservato sulla base di questa premessa, chi si mette alla guida di un automezzo in stato di ubriachezza o avendo ingerito droghe, sapendo di non essere in grado di controllare adeguatamente l’automezzo, accetta il rischio di provocare un incidente stradale e di cagionare, pertanto, la morte o la lesione personale di qualcuno. Di qui la necessità di configurare il reato commesso come doloso, applicando le corrispondenti, ben più gravi, sanzioni penali previste per i delitti di tale specie (es., per l’omicidio la reclusione non inferiore ad anni ventuno).

Questa “risposta alternativa” alla qualificazione giuridica degli omicidi e delle lesioni personali colpose cagionate da chi guida in stato di ubriachezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope suscita comunque problemi. Si tratta, infatti, di una soluzione esclusivamente “interpretativa”, che raramente pochissimi magistrati accettano; altri invece respingono (lo dimostra la diversità di soluzioni di volta in volta adottate sia in fase d’indagini penali sia in fase di giudizio). Con la conseguenza di un’inevitabile incertezza giuridica e di un’altrettanto inevitabile potenziale disparità di trattamento.

Ecco, allora, più che l’opportunità, la necessità di elaborare una disciplina ad hoc dell’omicidio stradale che consenta di dare a tale terribile realtà criminale una risposta finalmente equa e sicura.

3. Una nuova disciplina dell'omicidio stradale e delle lesioni personali stradali.

In questa prospettiva mi sembra che la proposta di legge popolare ex art. 71 comma 2 della Costituzione che è stata sottoposta alla mia attenzione fornisca una risposta in larga misura condivisibile ai problemi suscitati dal dilagare del fenomeno considerato.

Da un lato essa prevede il delitto autonomo di "omicidio stradale" previsto da un nuovo art. 575 bis c.p. da inserire dopo l'art. 575 c.p. Tale art. 575 bis c.p. prevede che *"chiunque, ponendosi consapevolmente alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli 186, comma 2, lettera b) e c) e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagiona la morte di un uomo è punito con la reclusione da otto a diciotto anni"*; *"nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni ventuno"*.

Corrispondentemente, con riferimento alle lesioni personali, essa prevede l'inserimento, dopo l'art. 582 c.p., di un art. 582 bis c.p. che configura il fatto di chi *"ponendosi consapevolmente alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli degli articoli 186, comma 2, lettera b) e c) e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 cagiona ad alcuno una lesione personale dalla quale deriva una malattia nel corpo o nella mente è punito con la reclusione da due mesi a due anni"*; *"se la malattia ha una durata non superiore ai venti giorni e non concorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dall'articolo 583 il delitto è punibile a querela della persona offesa"*.

La previsione del menzionato delitto autonomo di omicidio stradale mi sembra senz'altro opportuna. Essa consente di svincolare definitivamente il delitto di omicidio commesso da chi guida (consapevolmente) in stato di ebbrezza o sotto l'azione di sostanze stupefacenti o psicotrope dallo schema dell'omicidio colposo, ed ipotizza una

pena principale sicuramente adeguata alla gravità sociale del fatto commesso (reclusione da otto a diciotto anni), evitando il rischio di una irrogazione, da parte del giudice, di pene in concreto troppo esigue (come può accadere oggi con riferimento alla fattispecie aggravata di cui all'art. 589 comma 3 c.p.).

Qualche “purista” potrebbe, a questo punto, chiedersi: ma di che razza di reato si tratta, di un reato doloso come quello previsto nell'art. 575 c.p., ovvero di un reato a forma soggettiva atipica o comunque colposo? Confesso che il problema classificatorio, di per sé, mi interessa poco. Mi sembra in ogni caso, e questo è ciò che conta, che sul terreno della disciplina la nuova fattispecie non solleva nessun problema. La disciplina proposta prevede infatti la punizione con la reclusione da otto a diciotto anni di chi “*si pone consapevolmente alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope*” e, così facendo, “*cagiona la morte di un uomo*”. La violazione delle norme sulla circolazione stradale è implicita nel porsi alla guida nelle condizioni indicate; la circostanza di porsi consapevolmente alla guida in tali condizioni rende d'altronde sicuramente presumibile “*l'accettazione del rischio*” di provocare la morte di qualcuno, e su questa base ragionevole prevedere la dura sanzione penale ipotizzata.

Mi sembra, pertanto, che si è costruita una fattispecie di delitto autonomo di “omicidio stradale” specificamente modellato sullo schema del dolo eventuale; un delitto che, se dovesse fare ingresso nella legislazione penale italiana, dovrà essere necessariamente ascritto alla famiglia dei delitti dolosi (sia pure sotto il profilo di un delitto “a dolo necessariamente eventuale”).

Se poi, per caso, ma si tratterà più che altro di un mera ipotesi “di scuola”, si dovesse accertare che in sede di esecuzione del reato è maturata, nel guidatore dell'auto, una forma più intensa di dolo (ad esempio, egli ha voluto uccidere il soggetto che ha travolto perché, vedendolo, ha riconosciuto in lui una persona per la quale nutriva da tempo odio o rancore), dovrà trovare applicazione (secondo le regole generali) il più grave delitto previsto dall'art. 575 c.p.

Considerazioni analoghe si possono fare nei confronti della fattispecie di lesioni personali che il progetto prevede di collocare, dopo l'art. 582 c.p. (lesioni personali doose), nel nuovo art. 582 bis c.p. Semplicemente, con riferimento alla configurazione di tale fattispecie (come del resto con riferimento allo stesso art. 575 bis c.p.), si potrebbe elevare qualche specifico rilievo di natura tecnica. Ad esempio, non si capisce perché nel nuovo art. 582 bis si preveda la pena della reclusione da due mesi a due anni, senza distinguere fra lesioni personali gravi e gravissime, e come si concili tale disciplina con quella, per certi aspetti più pesante, prevista dall'attuale art. 590 comma 3 c.p. nei confronti delle lesioni personali colpose aggravate. Sempre ad esempio, sarebbe opportuno prevedere espressamente che in conseguenza della nuova disciplina dell'omicidio stradale e delle lesioni personali stradali siano abrogate le attuali norme che prevedono le fattispecie aggravate di omicidio colposo e di lesioni personali colpose commesse con violazione delle norme sulla circolazione stradale da guidatori di automezzi ubriachi o drogati. Si tratta, comunque, di dettagli che sarebbe agevole mettere a punto nel quadro di una rapida ed agevole rilettura critica della proposta di legge.

Contano invece le (fondate) ragioni della previsione delle nuove fattispecie di reato (omicidio stradale e lesioni personali stradali) nonché i contributi di chiarezza e di uniformità di trattamento giuridico che esse apportano alla disciplina della materia. E questi profili consentono di esprimere un giudizio fortemente positivo sul progetto.

Al di là della previsione dei reati autonomi di omicidio e di lesioni personali stradali, il progetto di legge prevede d'altronde una articolata ed incisiva disciplina complessiva di contrasto del fenomeno criminale di guida in stato di ebbrezza o avendo assunto sostanze stupefacenti o psicotrope.

Innanzitutto è stata prevista una disciplina più severa della sospensione, della acquisizione e del ritiro della patente (ritiro che può essere addirittura definitivo di condanna passata in giudicato per il reato di omicidio stradale).

In secondo luogo è stato previsto l'inserimento dell'omicidio stradale fra i reati (elencati nell'art. 380 comma 2 c.p.p.) per i quali è stabilito l'arresto obbligatorio in flagranza.

L'efficacia preventiva e repressiva di queste misure è evidente, e non esige un particolare commento. Ben vengano pertanto, tali novità, a fianco di una più ragionevole previsione e disciplina dei delitti di omicidio e di lesioni personali stradali.

Torino, 20 febbraio 2012

Carlo Federico Grosso



PAGINA BIANCA

PAGINA BIANCA

€ 4,20



16STC0019770