

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 vogliono 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 imposta-

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, buon senso 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



25 000  
VITE DA SALVARE  
Carta Europea della Sicurezza Stradale

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, 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.