

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

CHEDE

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)



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	Vittima	Chi offende		
		Droga (1)	Alcool (2)	Come
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

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

Quadro normativo attuale: dolo eventuale

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

25.394

APPLICAZIONE del CODICE Penale

ART 575 "Omicidio Volontario"

1

ART 589 "Omicidio Colposo"

25.393

L'applicazione del "dolo eventuale" è una chimera

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 anticostituzionale ...”

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 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