

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3472

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

BARBUTO, GRIPPA, MAMMÌ, NAPPI, PARENTELA, SCAGLIUSI, VILLANI

Modifiche agli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale, concernenti i reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi o gravissime

Presentata il 17 febbraio 2022

ONOREVOLI COLLEGHI! — La presente proposta di legge origina dalla necessità di garantire maggiormente la sicurezza stradale e soprattutto quella dei pedoni, che della strada sono gli utenti più vulnerabili.

In tema di sicurezza stradale vi sono stati numerosi interventi normativi, che hanno modificato il quadro sanzionatorio in relazione ai reati commessi in violazione delle norme che disciplinano la sicurezza stradale.

Con la legge 23 marzo 2016, n. 41, entrata in vigore il 25 marzo 2016, in armonia con le indicazioni dell'Unione europea in materia, sono stati introdotti i reati di omicidio stradale (articolo 589-*bis* del codice penale) e di lesioni personali stradali gravi o gravissime (articolo 590-*bis* del codice penale).

A livello europeo, nonostante che sia stato confermato l'obiettivo del dimezzamento del numero delle vittime degli incidenti stradali nel decennio 2010-2020, si è ancora lontani dal raggiungimento dello stesso.

Infatti, anche se i numeri dei morti sulle strade sembrano essere diminuiti, l'obiettivo, determinato su base europea, di attestarsi al di sotto di mille decessi all'anno a causa degli incidenti stradali è, purtroppo, ancora molto lontano e ormai irraggiungibile rispetto alla scadenza data.

Nella dichiarazione dei Ministri dell'Unione europea sulla sicurezza stradale, adottata il 29 marzo 2017 alla Conferenza europea dei Ministri dei trasporti, è stato evidenziato l'elevatissimo numero di morti sulle strade europee (26.100 morti nel 2015

e 25.500 nel 2016), con costi economici stimati in oltre 50 miliardi di euro, che salgono a più del doppio se si considera il totale degli incidenti stradali.

Infatti, al numero delle vittime si aggiunge il numero dei feriti gravi in incidenti, calcolato in 135.000 persone nel solo 2016, ossia più di cinque volte quello dei deceduti.

Dai dati pubblicati in Italia dall'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) e dall'Automobile Club italiano, in Europa dall'Istituto europeo di statistica e dalla Commissione europea e, a livello internazionale, dall'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico, risulta che in Italia nel 2016 si sono registrati 175.791 incidenti stradali, cifra in aumento rispetto agli anni precedenti, con ben 3.283 vittime e 249.175 feriti.

Invece, nel 2019, sempre secondo i dati dell'ISTAT, si sono registrati in Italia 172.183 incidenti stradali con lesioni a persone, in lieve calo rispetto al 2018 (-0,2 per cento), con 3.173 vittime (morti entro trenta giorni dall'evento) e 241.384 feriti (- 0,6 per cento).

Negli ultimi anni, dunque, vi sono state oscillazioni nel numero delle vittime, che nel 2015 sono state pari a 3428, nel 2016 a 3.283, nel 2017 a 3.378, nel 2018 a 3.325 e nel 2019 a 3.173.

Nel 2020, infine, a causa della crisi dovuta alla pandemia di COVID-19 e dei confinamenti imposti dai decreti governativi per contenere la diffusione dei contagi, che hanno determinato il blocco quasi totale della mobilità e della circolazione, l'incidentalità ha registrato un decremento mai rilevato prima. Infatti, nel 2020 sono stati 2.395 i morti in incidenti stradali in Italia (entro trenta giorni dall'evento), in calo del 24,5 per cento, e 159.249 i feriti (-34 per cento). Gli incidenti sono stati 118.298, in drastica diminuzione rispetto al 2019 (-31,3 per cento). Anche i feriti gravi risultano in forte diminuzione rispetto al 2019: infatti ne sono stati registrati 14.102, con un calo del 20 per cento, più contenuto rispetto a quelli delle vittime e dei feriti nel complesso. Il rapporto tra feriti gravi e decessi si attesta a 5,9, di poco superiore ai valori

medi registrati nel quinquennio precedente.

Il numero delle vittime si riduce per tutte le categorie degli utenti della strada: per gli occupanti di mezzi pesanti (117; -14,6 per cento) e i motociclisti (586; -16 per cento), mentre tra i pedoni (409; -23,4 per cento) si registrano i cali più contenuti. Tra gli altri utenti, le vittime su autovetture diminuiscono del 27,9 per cento (1.018), quelle su ciclomotori del 33 per cento (59), i ciclisti registrano, infine, una variazione pari a -30,4 per cento (176). Nel 2020 si rileva anche la prima vittima su monopattino elettrico.

Il calo degli incidenti interessa tutti gli ambiti stradali; la flessione più consistente si registra sulle autostrade (-39,9 per cento), seguono le strade urbane (-31,7 per cento) e quelle extraurbane (-27,5 per cento). Le vittime scendono del 37,1 per cento sulle autostrade (195), del 25,7 per cento sulle strade extraurbane (1.139) e solamente del 20,3 per cento sulle strade urbane (1.061).

I costi sociali dell'incidentalità stradale sono stimati pari all'1 per cento del prodotto interno lordo italiano.

Rispetto agli anni precedenti, il 2018 ha registrato, purtroppo, un aumento delle vittime delle categorie vulnerabili, in particolare tra i pedoni (612: + 2 per cento), con un lieve calo nel 2019 (534), atteso che la maggior parte degli incidenti continua a verificarsi sugli attraversamenti pedonali.

La legge 23 marzo 2016, n. 41, recependo le indicazioni dell'Unione europea in materia, ha introdotto i reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali gravi e gravissime, prevedendo diverse ipotesi di aggravamento della pena e anche un'attenuante, con diminuzione della pena sino alla metà, qualora l'evento non sia esclusiva conseguenza dell'azione o dell'omissione del colpevole.

In particolare, al numero 3) del quinto comma degli articoli 589-bis e 590-bis del codice penale è prevista la fattispecie aggravata nel caso in cui la morte o le lesioni personali gravi o gravissime vengano cagionate dal conducente per colpa a seguito del sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale.

Per quanto attiene agli attraversamenti pedonali, il codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, all'articolo 191, prevede che i conducenti debbano fermarsi quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali e debbano altresì dare la precedenza, rallentando e all'occorrenza fermandosi, ai pedoni che si accingono ad attraversare sui medesimi attraversamenti pedonali; inoltre, l'articolo 148, comma 13, del medesimo codice, per l'evidente pericolosità della condotta, vieta il sorpasso di un veicolo che si sia arrestato o abbia rallentato in corrispondenza di un attraversamento pedonale per consentire ai pedoni di attraversare la carreggiata.

Dunque, l'evenienza che l'aggravante venga applicata nel solo caso in cui il conducente si trovi in fase di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale contrasta con la giurisprudenza in tema di circolazione stradale, laddove si registra la tendenza ad escludere la praticabilità del principio di affidamento, poiché le norme della circolazione stradale impongono severi doveri di prudenza e diligenza proprio per far fronte a situazioni di pericolo.

Per costante giurisprudenza, nel campo della circolazione stradale, il principio dell'affidamento trova opportuno temperamento nell'opposto principio secondo il quale l'utente della strada è responsabile anche del comportamento imprudente altrui, purché rientri nel limite della prevedibilità.

Nella sentenza n. 22033 del 12 aprile 2018, la sezione IV penale della Corte di cassazione spiega che, ove il conducente noti sul percorso la presenza di pedoni che tardano a scansarsi, questi deve rallentare e all'occorrenza anche fermarsi. Ciò allo

scopo di prevenire inavvertenze e indecisioni pericolose dei pedoni stessi, che si presentino ragionevolmente prevedibili e probabili. Infatti, la circostanza che i pedoni attraversino la strada improvvisamente o si attardino nell'attraversare costituisce un rischio tipico e quindi prevedibile della circolazione stradale. In tema di reati colposi (omicidio o lesioni) posti in essere nell'ambito della circolazione stradale, la responsabilità del conducente può essere esclusa solo quando la condotta della vittima configuri, per i suoi caratteri, una vera e propria causa eccezionale, atipica, non prevista né prevedibile, da sola sufficiente a produrre l'evento: ad esempio ove il conducente stesso, per motivi estranei a ogni suo obbligo di diligenza, si sia trovato nell'oggettiva impossibilità di notare il pedone e di osservarne tempestivamente i movimenti, attuati in modo rapido, inatteso e imprevedibile.

Pertanto, al fine di giungere ad un impianto normativo esaustivo e coerente, alla luce di un'analisi ponderata delle condotte particolarmente pericolose poste in essere dai cosiddetti «pirati della strada», per colmare la lacuna ravvisata nella disciplina introdotta dalla legge 23 marzo 2016, n. 41, appare necessario che il trattamento sanzionatorio aggravato venga applicato al conducente di un veicolo a motore che, in violazione dell'articolo 191 del codice della strada, non osservando la prescrizione di fermarsi quando i pedoni transitano sugli attraversamenti pedonali, cagioni la morte o lesioni personali gravi o gravissime ad una persona, indipendentemente dalla circostanza che l'evento si sia verificato a seguito di sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un attraversamento pedonale.

PROPOSTA DI LEGGE

—

Art. 1.

1. All'articolo 589-*bis*, quinto comma, numero 3), del codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « di un veicolo a motore che, » sono inserite le seguenti: « in corrispondenza di un attraversamento pedonale o »;

b) le parole: « di un attraversamento pedonale o » sono soppresse.

Art. 2.

1. All'articolo 590-*bis*, quinto comma, numero 3), del codice penale sono apportate le seguenti modificazioni:

a) dopo le parole: « di un veicolo a motore che, » sono inserite le seguenti: « in corrispondenza di un attraversamento pedonale o »;

b) le parole: « di un attraversamento pedonale o » sono soppresse.

