

TUTTO L'OMICIDIO STRADALE MINUTO PER MINUTO

Con questo documento vogliamo far comprendere ai nostri iscritti e a chi segue il portale dell'ASAPS, come nasce una legge, quali siano gli interventi dei vari deputati, dei relatori e di chi vuole intervenire in Parlamento per modificare e approvare la legge sull'omicidio stradale, come vengano votati gli emendamenti.

Nessuno può più accampare scuse. Certo dalla lettura che seguirà potrete comprendere i vari punti di vista ma vi invitiamo a leggere ogni intervento con la massima attenzione. Quello che dovrà essere approvato è un provvedimento che avrà sicuramente ricadute anche sugli organi di polizia stradale, dal punto di vista operativo e delle attività susseguenti il sinistro stradale. Una nuova sfida per tutti, oltre alle divise, anche per i magistrati, per i legali, per le associazioni che pretendono "giustizia".

Vi terremo aggiornati e Vi faremo partecipi di alcuni aspetti particolarmente interessanti per i temi che più abbiamo a cuore.

Lunedì 26 ottobre 2015

Discussione della proposta di legge: S. 859-1357-1378-1484-1553 – D'iniziativa dei senatori: Scilipoti Isgrò; Falanga; Moscardelli ed altri; Stucchi; Ginetti:

Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274 (Approvata, in un testo unificato, dal Senato) (3169-A); e delle abbinare proposte di legge: La Russa e Cirielli; Bianconi e Laffranco; Vezzali ed altri; Giancarlo Giorgetti ed altri; Carrescia ed altri; Nastri; Cristian Iannuzzi e Catalano; Catanoso Genoese e Francesco Saverio Romano; Palmizio; Crivellari; Greco; Ferraresi ed altri (A.C. ~~361-562-959-1430-1475-1643-1646-1677-2068-2192-2263-3366~~) (ore 15,45).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, già approvata, in un testo unificato, dal Senato, n. 3169-A: Introduzione del reato di omicidio stradale e del reato di lesioni personali stradali, nonché disposizioni di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e al decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274; e delle abbinare proposte di legge: La Russa e Cirielli; Bianconi e Laffranco; Vezzali ed altri; Giancarlo Giorgetti ed altri; Carrescia ed altri; Nastri; Cristian Iannuzzi e Catalano; Catanoso Genoese e Francesco Saverio Romano; Palmizio; Crivellari; Greco; Ferraresi ed altri.

Avverto che lo schema recante la ripartizione dei tempi è pubblicato in calce al resoconto stenografico della seduta del 22 ottobre 2015.

(Discussione sulle linee generali – A.C. 3169-A)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che il presidente del gruppo parlamentare del MoVimento 5 Stelle ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare, ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del Regolamento. Avverto, altresì, che la II Commissione (Giustizia) e la IX Commissione (Trasporti) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Ha facoltà di intervenire il relatore per la maggioranza per la IX Commissione, l'onorevole Gandolfi.

PAOLO GANDOLFI, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione*. Grazie Presidente, nel nostro Paese abbiamo ogni giorno dieci morti sulle nostre strade. Gli incidenti stradali sono la principale causa di morte accidentale e violenta in cui possa incorrere un cittadino italiano. Affrontare questo tema significa affrontarlo da tutti i punti di vista e, sicuramente, prima di arrivare al punto in cui arriviamo oggi, cioè quello delle pene previste per chi, a fronte di determinate condotte, possa causare la morte di terzi sulle nostre strade, ovviamente si tratta di arrivarci con altre attività, altri provvedimenti, anche semplicemente di natura amministrativa, che possano dare al nostro Paese una condizione di sicurezza sulle nostre strade e una condizione di sicurezza per i nostri cittadini, sia dal punto di vista del rischio di morte, che da quello di lesioni gravi, che sia quantomeno simile alla media di quella che troviamo nei Paesi della Comunità europea e in particolare dei grandi Paesi che, per altre caratteristiche socio-economiche, sono più simili a noi. Purtroppo su questo no.

Come dicevo, Presidente, la possibilità di ridurre il numero dei morti e il numero dei feriti sulle strade attiene sicuramente ad aspetti culturali, attiene sicuramente ad una maggiore capacità di controllo sulle nostre strade che si trovano in una situazione che noi neanche lontanamente riusciamo ad avvicinare ai livelli medi di altri Paesi dove appunto è più bassa l'incidentalità stradale e soprattutto la dannosità dell'incidentalità stradale, che oggi è l'oggetto principale della nostra preoccupazione. Dicevo che la possibilità di riduzione attiene al sistema di controlli e ad una qualità dei controlli decisamente più ampia, più robusta, più efficace. A fronte di questo esistono poi altre azioni di natura educativa, formativa e, perché no, anche regole di comportamento sulla strada e caratteristiche delle nostre strade migliori: regole più intelligenti e, al tempo stesso, strade anch'esse più intelligenti cioè più capaci di trasmettere ai vari utenti della strada – siano essi quelli più vulnerabili come i pedoni, i ciclisti, i bambini e gli anziani, che sono anche le principali vittime degli incidenti stradali, ma anche agli automobilisti – la strada stessa sia in grado di trasmettere ad essi le condizioni e l'esigenza di sicurezza che dobbiamo perseguire. Esiste poi un dubbio in una persona, come il sottoscritto, che è lontanissima dall'idea che la durezza della pena sia uno strumento per disincentivarne l'occorrenza: il dubbio che pene dure, pene severe possano non servire ad evitare fatti gravi di questa natura, io personalmente ce l'ho sempre avuto. Considero la necessità di istituire il reato di omicidio stradale, per il quale iniziamo la discussione oggi e che sarà frutto del dibattito nei prossimi giorni, prevalentemente una necessità di giustizia che sentiamo nei confronti di chi in una qualche misura è stato vittima di queste tipologie di reato. Il problema però, Presidente, è un altro: il problema è l'attuale livello sostanziale, figlio anche di differenti aspetti, comunque il livello attuale di impunità in cui si incorre nel caso in cui si provochi un omicidio stradale, in cui si provochi un morto in strada. Credo che in alcuni casi sia anche giusto che ci siano forme di impunità perché in alcuni casi le morti in strada sono effettivamente figlie di fattori che non dipendono necessariamente dalla responsabilità di uno dei soggetti coinvolti. Ci sono però dei casi in cui questa responsabilità è certa. Ci sono casi che sono statisticamente, almeno per chi si occupa di infortunistica stradale, determinati dal fatto che alcuni comportamenti, alcune condizioni di guida per loro natura sono la disposizione naturale affinché l'incidente abbia delle conseguenze gravi anche mortali. C'è una relazione diretta tra la scelta dell'utente della strada, soprattutto colui che sta utilizzando in quel momento il mezzo potenzialmente più pericoloso, e il fatto che un incidente provocato possa produrre morti o lesioni gravi, questa relazione esiste e produce una condizione specifica che l'ordinamento giuridico italiano ha ritenuto di voler classificare sostanzialmente come una aggravante della condizione del reato colposo, come una condizione di colpa grave, di colpa cosciente ma esiste una relazione molto forte che in altri ordinamenti induce a trattare questo tema già nel novero del dolo, della volontà.

Noi giustamente siamo al nostro di ordinamento e quindi continuiamo a lavorare all'interno della fattispecie dell'omicidio colposo, però riteniamo, con questo disegno di

legge, di voler introdurre una condizione particolare, che è in relazione alle condotte gravi o alle condizioni con cui ci si è messi alla guida e che quindi possono produrre quelle condotte gravi, che possa determinare questa condizione particolarmente cosciente di colpa, che vogliamo appunto punire con reati di natura penale e di natura amministrativa più gravi di quelli previsti oggi dall'ordinamento, sia dal codice penale che dal codice della strada, che li regolano rispettivamente. La chiave, quindi, è quella di riuscire a costruire una condizione tale per cui l'attuale stato di sostanziale impunità per questo tipo di reati non possa essere – e questo credo che sarebbe molto molto grave – esso stesso la causa degli incidenti, non tanto in quanto si determina una volontà specifica in relazione al fatto che si pensa di non poter incorrere in nessun tipo di pena, ma in quanto credo che complessivamente induca molti cittadini – non necessariamente le persone che noi riteniamo essere, anche a seguito degli allarmi giornalistici, principalmente responsabili, cioè persone che sono magari sotto l'effetto dell'uso dell'alcol o della droga – ad avere comportamenti che rischiano di essere considerati ordinari, normali, ammissibili, sulle nostre strade e che, invece, sono essi stessi causa di morte per soggetti terzi.

Presidente, di questa tipologia di comportamenti ce ne sono tanti. Potevamo seguire due strade e la prima era di lasciare al giudizio la possibilità di discernere su quale comportamento effettivamente aveva provocato la morte. Le cito un caso che noi, per esempio, non prevediamo: il non assoggettare i figli alla cintura di sicurezza o all'assicurazione passeggero. Noi non li abbiamo giustamente previsti perché diventava un argomento ulteriore, ma si tenga in considerazione che, siccome è abbastanza probabile che in determinate condizioni un impatto possa produrre la morte dei figli, questo, per esempio, è un caso in cui la condotta poteva essere ritenuta grave. La strada poteva essere quella di lasciare al giudice questa possibilità, di valutare di caso in caso – come avviene in molte giurisdizioni – l'opportunità di applicare le pene più severe che noi siamo prevedendo. Abbiamo ritenuto, invece, di seguirne una diversa, cioè quella di determinare sostanzialmente noi, dentro la legge, le fattispecie in cui si incorre nel caso di omicidio stradale, graduandole su due livelli diversi. Il primo prevede una condizione di forte gravità, a cui abbiamo assegnato lo stato di ebbrezza – almeno quello ritenuto più grave, cioè superiore a 1,5 grammi – e lo stato di alterazione psicofisica dovuto all'uso di sostanze stupefacenti. Poi, abbiamo costruito una seconda fascia di gravità intermedia, che riguarda le fasce intermedie di questo tipo di stato di alterazione da alcol e da droga, più altre fattispecie, in cui è evidente che vi è una scelta specifica da parte del conduttore del veicolo nell'infrangere il codice della strada e di farlo in una condizione tale per cui statisticamente si è dimostrato che ricorrono i morti sulle strade. Le ho fatto prima un esempio di quello che non abbiamo previsto e che può essere ritenuto grave altrove, ma che noi, per la nostra cultura generale, abbiamo ritenuto non fosse il caso di normare, le faccio a questo punto un esempio di quelli che abbiamo ritenuto di normare. Lo dico perché, in realtà, nel dibattito c'è stata la possibilità, al Senato e qui, e immagino che ci sarà ancora, di modificare queste fattispecie. Gliene cito una: il sorpasso di un'auto, di un veicolo fermo o che sta rallentando in corrispondenza delle strisce pedonali nel momento in cui un pedone sta attraversando è statisticamente una delle principali cause di morte del pedone.

I pedoni nel nostro Paese muoiono molto di più sulle strisce pedonali che altrove, a dimostrazione che se muoiono è perché ci sono dei comportamenti lesivi. Siccome anche in questo caso, pur di fronte sempre e comunque ad un'infrazione del codice della strada – perché l'automobilista se investe un pedone sulle strisce comunque sta violando il codice della strada –, ci sono delle condotte più gravi e delle condotte meno gravi... Quella che noi riteniamo grave, quindi punibile con quella fattispecie intermedia che il provvedimento in oggetto introduce, è il sorpasso, cioè si compie non solo un'infrazione che può anche essere figlia di una disattenzione, ma si compie un atto volontario nel contesto in cui la morte di un soggetto terzo è più probabile, se non certa nel caso in cui si trovi in quel punto; ciò, anche perché il sorpasso per sua natura impone un aumento della velocità del veicolo e

probabilmente anche il superamento dei limiti stessi. Ci sono poi una serie di fattispecie aggravanti che incorrono nel momento in cui ci sia la sommatoria di alcuni di questi fattori: l'assenza della patente, piuttosto che una tipologia di patente che permetta l'uso di veicoli per il trasporto delle persone e così via. Insomma, un quadro che riteniamo nel suo complesso essere in grado di recuperare quel deficit di giustizia che a mio giudizio dovrebbe muoverci tutti verso una maggiore attenzione per questo tipo di reati, ma anche e soprattutto un deficit di attenzione nei confronti di quella che è la principale causa di morte nel nostro Paese, a cui le risposte – evidentemente non è un mio giudizio in questo caso, ma un giudizio oggettivo – che siamo stati in grado di dare finora, in tutti i settori che ho citato all'inizio della mia relazione, sono oggettivamente insufficienti. Il fatto che l'impunità possa essere uno dei fattori non tanto incentivanti perché io non ho mai usato questo termine, ma che costituiscono quella condizione complessiva di leggerezza nel considerare alcune infrazioni stradali che invece riteniamo gravi e che vogliamo per questa ragione introdurre specificamente nel provvedimento in maniera tale che, come dire, il primo approccio verso questo argomento avvenga anche individuando e indicando quelle che sono le fattispecie gravi; il fatto che l'impunità rispetto a questo comportamento possa indurre ognuno di noi, quindi non necessariamente i principali soggetti, che per la loro condotta possono essere considerati i destinatari di questa norma, tendenzialmente tendiamo a concentrare l'attenzione sui fatti più gravi, sulle condizioni, sulle alterazioni più gravi – lo ribadisco –, invece bisogna trovare una chiave che alzi il livello complessivo di consapevolezza di tutti gli automobilisti italiani e di tutti gli utenti della strada perché naturalmente la norma si rivolge a tutti loro.

PRESIDENTE. Concluda.

PAOLO GANDOLFI, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione.* Questo ad una sola finalità che è quella di ridurre anche con questo strumento sulle strade del nostro Paese il numero di morti e riportarli ad un obiettivo ragionevole che possa effettivamente essere ricondotto solo ed esclusivamente ai casi di fatalità che questo provvedimento non tratta e su cui noi non abbiamo intenzione di intervenire perché non sono effettivamente frutto di volontà e di comportamenti specifici di singoli soggetti.

PRESIDENTE. La prego, concluda.

PAOLO GANDOLFI, *Relatore per la maggioranza per la IX Commissione.* Per questa ragione, signor Presidente, auguro a quest'Aula una buona discussione, una discussione serena, ma soprattutto auguro di poter arrivare rapidamente all'approvazione di questo atto che molti cittadini attendono.

PRESIDENTE. La ringrazio. Ha facoltà ora di intervenire il relatore di minoranza, onorevole Ferraresi.

VITTORIO FERRARESI, *Relatore di minoranza.* Grazie Presidente. La posizione del Movimento 5 Stelle che ha portato poi a fare anche questa relazione è una posizione che accoglie l'iniziativa politica come favorevole. Ciò, perché l'esigenza è quella di cercare di dare giustizia alle vittime della strada, dei pirati della strada o di chi commette infrazioni andando poi a togliere la vita o a cagionare gravi lesioni ai cittadini. Quindi, senz'altro lo spirito è buono, sono state già ricordate le 4 mila vittime sulla strada, ed è uno spirito che va a cercare di colmare una lacuna, ovvero quella di aumentare i minimi delle pene per quanto riguarda i reati commessi sulla strada, in particolare dell'omicidio colposo con aggravante stradale.

Detto questo, si tratta di un problema che affligge anche tanti altri reati, nel momento

stesso in cui il giudice non valuta attentamente la pericolosità e la gravità di un reato applicando il minimo; poi magari questi soggetti non si fanno neanche un giorno di carcere, e quindi le vittime e i loro familiari in questo senso prendono come una forte ingiustizia questa soluzione, e chiedono giustamente un aumento dei limiti edittali, in particolare dei minimi.

È per questo che, come ho già detto, prendiamo con favore questa iniziativa; se non fosse che però noi non andiamo a votare un *tweet*, un titolo di giornale o un qualsiasi titolo «omicidio stradale»: noi come parlamentari andiamo a votare un testo di legge, un testo normativo. Dobbiamo quindi fare il massimo possibile per raggiungere un testo che non solo politicamente ci piace, ma ci piace anche dal punto di vista tecnico-giuridico. È per questo che il MoVimento 5 Stelle ha analizzato questo testo, e l'ha ritenuto assolutamente insufficiente, nonché aberrante dal punto di vista giuridico. E mi accingo ad esporre alcune problematiche di questo testo.

La questione principale è quella di introdurre un nuovo reato nel nostro codice, un reato che preveda una condotta di omicidio con la previsione del dolo eventuale. Una condotta che non viene prevista in nessun altro esempio del codice, visto che gli omicidi previsti dal codice sono tre: sono quello di natura dolosa, l'omicidio volontario, l'omicidio colposo, quello di natura colposa, e l'omicidio preterintenzionale; quindi andare a creare una deroga nel nostro codice ci lascia alquanto perplessi.

Ma l'altra motivazione è senz'altro quella che si potrebbe andare a incidere sulle norme già esistenti, ovvero l'omicidio colposo in questo senso; e quindi andare ad alzare il massimo ed il minimo delle pene. Perché non è stato fatto ? Era una scelta più concreta, una scelta più omogenea; una scelta che era in linea anche con quanto espresso dalla giurisprudenza e dalla prevalente dottrina, che ci dice che questo tipo di reato è un reato colposo, un reato che ha sicuramente all'interno una fattispecie derivante da colpa cosciente, e che – siamo assolutamente d'accordo – va rafforzato con un innalzamento delle pene. A questo mira il MoVimento 5 Stelle: noi chiediamo un innalzamento delle pene soprattutto nei minimi, superiore a quello della proposta Scilipoti e a quello della maggioranza; quindi una stretta sulle sanzioni, ma anche un ragionamento che ci porti ad approvare una norma omogenea.

Ecco perché il nostro testo prevede anche che le discriminazioni riportate dal testo in questione siano superate. Perché parlo di discriminazioni, Presidente ? Perché non è possibile che ci sia un innalzamento di alcune fattispecie (per quanto riguarda l'omicidio stradale, quello di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e guida in stato di ebbrezza alcolica superiore a 1,5 grammi per litro) e dall'altra parte non si vadano ad uniformare le condotte per la violazione del codice della strada semplici. Perché ? Perché questo testo prevede che ci sia una sanzione per quanto riguarda alcune condotte del codice della strada, un'altra sanzione per quanto riguarda altre condotte del codice della strada, e un'altra sanzione ancora per quanto riguarda altre condotte in violazione del codice della strada !

Allora noi ci chiediamo: ma perché devono essere discriminate le vittime, in base al tipo di violazione che c'è stata ? Allora va bene il doppio binario per quanto riguarda gli episodi gravi di guida sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o in stato di ebbrezza alcolica superiore a 1,5 grammi per litro; però noi dobbiamo pensare, Presidente, che ogni violazione del codice della strada non può essere riportata nel codice penale ! Va fatta una norma omogenea – e noi la chiediamo con un emendamento – che preveda la stessa sanzione, aumentata rispetto a quella della maggioranza nel minimo, da cinque a dieci anni, per qualunque violazione del codice della strada ! Non è che una violazione del codice della strada causi omicidio con una pena e un'altra violazione del codice della strada causi omicidio con un'altra pena: perché se no si crea una ingiustificata discriminazione di giustizia tra le vittime del reato, primo; seconda discriminazione, tra le vittime di omicidio stradale e le vittime di omicidio colposo con violazione delle norme sulla sicurezza sul

lavoro.

Perché non va dimenticato che in questo Paese sono anche migliaia le vittime che muoiono nei cantieri a causa di una omessa azione o previsione che impedisca la morte sul luogo di lavoro, magari proprio perché non viene fatta rispettare la disciplina della sicurezza sul lavoro. Quindi, doppia discriminazione: una rispetto alle violazioni delle norme sulla sicurezza sul lavoro e l'altra tra l'omicidio stradale per certe violazioni del codice della strada – con una pena minore, con minimo di due anni – e altre violazioni inserite nel codice della strada con un minimo di quattro anni.

Noi diciamo allora: tutte le violazioni del codice della strada e tutte le violazioni delle norme di prevenzione di infortuni sul lavoro devono essere parificate con un minimo di pena di cinque anni e un massimo di pena di dieci anni, altrimenti si creano discriminazioni ingiustificate, e poi un doppio binario con un aumento per quanto riguarda i casi più gravi di violazione di norme del codice della strada sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o sotto l'ebbrezza alcolica superiore a 1,5 grammi per litro.

Questa proposta del Movimento 5 Stelle è una proposta omogenea, che tiene conto dei documenti presentati dagli auditi: professori universitari di diritto, scienziati, tossicologi, persone che si sono sempre occupate della materia, giudici. Ecco perché il Movimento è contrario anche ad alcuni inserimenti di fattispecie, che dovrebbero restare nel codice della strada, all'interno del codice penale. Noi volevamo una norma omogenea per tutte le violazioni, non solo per un fatto di discriminazione, ma anche per cercare di evitare che nel codice penale vengano inseriti dei termini che non ci dovrebbero essere: norme sulla velocità, inversione a U, superamento del semaforo con il rosso. Tutte queste cose preferivamo tenerle in una unica norma omogenea che si riferisse a qualunque violazione del codice.

Detto ciò, un altro problema giuridico che abbiamo sollevato e che va sempre verso un inasprimento delle sanzioni è quello relativo al nesso di causalità. È ovvio che quando si dice che se la persona che ha causato il fatto non voleva causarlo o comunque rispetto alla sua azione il fatto si sarebbe verificato lo stesso e la pena è diminuita, noi andiamo non solo contro un principio inserito nel codice penale da anni e anni che è sempre stato applicato nella stessa maniera, ma andiamo anche a fare un torto alle vittime di questo reato. Al riguardo le faccio un esempio che ho già fatto in Commissione, Presidente: chiunque spara ad un uomo e questo uomo poi muore, risponde di omicidio volontario. Se io sparo alla pancia o sparo alla testa di un uomo, porto avanti due condotte che rispondono entrambe di omicidio volontario, non è che viene diminuita la pena a quello che ha sparato in pancia. Ebbene, in questa norma accade proprio questo: in barba al nesso di causalità da sempre applicato e previsto dal codice penale, si dice praticamente che chi agisce, ma la sua azione non è sufficiente a causare la morte, risponde ma con la pena diminuita della metà. Si tratta di una cosa che a nostra avviso non dovrebbe essere assolutamente inserita in questa norma.

Noi operiamo anche un intervento proporzionale sulle norme riguardanti la revoca della patente con impossibilità di conseguirla nuovamente, che rivedono appunto quelle previste dalla maggioranza in modo proporzionato e più incisivo, nonché, signor Presidente, nel nostro testo alternativo inseriamo una fattispecie che riporta l'accertamento di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti, nonché dell'alterazione dovuta all'ebbrezza alcolica, ad una normativa che potrebbe andare in modo omogeneo e generale su tutto il territorio nazionale a disciplinare le metodologie di accertamento. Cosa succede ? Succede che ogni anno vengono ritirate migliaia di patenti quando questi accertamenti non sono fatti con i criteri idonei. Noi inseriamo una fattispecie, che spero venga approvata, per garantire un accertamento reale dello stato di alterazione psico-fisica.

Detto questo, il Movimento 5 Stelle si porrà in modo costruttivo, ripeto: riteniamo la

norma una norma che ha alle spalle una buona iniziativa politica, ma il testo in questo momento dal punto di vista tecnico-giuridico è inaccettabile.

PRESIDENTE. Ha facoltà di intervenire la relatrice per la maggioranza per la Commissione Giustizia, onorevole Morani.

ALESSIA MORANI, *Relatrice per la maggioranza per la II Commissione*. Grazie Presidente. L'Assemblea è oggi chiamata ad affrontare un tema estremamente importante: l'omicidio stradale. In particolare, la proposta di legge che stiamo discutendo è volta ad introdurre nell'ordinamento gli specifici reati di omicidio stradale (al nuovo articolo 589-bis del codice penale) e lesioni stradali (il nuovo articolo 590-bis del codice penale), modificando la disciplina della sanzione amministrativa, della sospensione e della revoca della patente.

L'esigenza di intervenire su questa materia, andando a modificare le disposizioni sanzionatorie già vigenti, nasce dalla constatazione di quanto avviene quotidianamente sulle nostre strade. Il numero dei morti e dei feriti a causa degli incidenti stradali è così alto da indurre una considerazione e cioè che le automobili uccidono e feriscono più persone delle armi da fuoco. Un terzo delle vittime sono uccise o ferite gravemente da persone che si mettono alla guida in uno stato di grave alterazione psico-fisica a causa di droghe o dell'alcool.

Vi è da parte di tutti la consapevolezza che gran parte dell'opera deve essere fatta sul piano della prevenzione e che, sulla base dei dati Istat di quest'anno, si sta già procedendo in tal senso, grazie anche ad un intenso e non sempre riconosciuto lavoro degli appartenenti alle forze dell'ordine che prestano il loro servizio sulle strade. Ma questo ancora non è sufficiente.

Secondo una stima preliminare fatta dall'Istat nel mese di giugno, nel 2014 si sono verificati in Italia 174.400 incidenti stradali con lesioni a persone. Il numero dei morti, entro il trentesimo giorno, è pari a 3.330, mentre i feriti ammontano a 248.200.

Rispetto al 2013, si riscontra una diminuzione del numero degli incidenti con lesioni a persone (meno 3,7 per cento) e del numero dei morti (meno 1,6); in calo anche i feriti (meno 3,5).

Mentre l'indice di mortalità, calcolato come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti con lesioni moltiplicato 100, è pari a 1,91. Tale valore è in lieve aumento rispetto a quello registrato nel 2013. In sostanza, gli incidenti sono più gravi.

Il maggior contributo alla diminuzione delle vittime è dato dalla flessione del numero dei morti sulle strade (meno 11,5 per cento). Più modesto invece è il calo sulle strade urbane (meno 1 per cento) e su quelle extraurbane (meno 0,3). Anche questo è un dato importante che dimostra come l'emergenza sia ben alta, proprio sulle strade che ciascuno di noi utilizza ogni giorno con maggior frequenza.

Rispetto al 2001, il numero di morti è diminuito nel 2014 del 53 per cento. Tra il 2013 e il 2014 il calo è contenuto (meno 1,6 per cento) ma in linea con l'andamento medio europeo, mentre tra il 2010 e il 2014 è pari a quasi il meno 20 per cento.

Tuttavia, nonostante questi dati, che dimostrano un *trend* positivo, pur sempre nella drammaticità del fenomeno, rispetto al passato, l'Italia in Europa si trova ancora sopra la media. Sempre secondo i dati Istat di quest'anno, tra i Paesi dell'Europa, le stime preliminari dei tassi di mortalità riferite al 2014, variano tra 26 morti per milione di abitanti di Malta e 28 della Svezia e 106 e 91, rispettivamente di Lettonia e Romania. Il valore dell'Italia è pari a 55, a fronte di una media europea di 51 morti per milione di abitanti.

Il Parlamento perciò ha il dovere di fare tutto ciò che è nelle proprie possibilità per ridurre questi dati. Le Associazioni che operano nel settore e, in particolare, quelle dei familiari delle vittime degli omicidi stradali, ma anche i cittadini in generale chiedono di

introdurre il reato di omicidio stradale, che peraltro è già previsto in altri Paesi, come in Inghilterra per casi di incidenti dovuti a guida pericolosa o sotto l'effetto di stupefacenti o alcol. Da quando la legge è entrata in vigore gli inglesi hanno visto diminuire il numero delle vittime, fino a dimezzarsi rispetto al nostro.

L'esigenza di prevedere un nuovo reato nasce dalla peculiarità della condotta di colui che commette il reato. La peculiarità è data dall'estrema pericolosità del mezzo utilizzato e dalla contestuale ordinarietà nell'utilizzazione dello stesso. Si è detto che i veicoli a motore uccidono e feriscono più persone delle armi da fuoco, ma i veicoli a motore non sono soggetti alle restrizioni che sono previste invece per le armi.

Le pene dei nuovi reati che si intendono introdurre cercano di dare una risposta a questo gravissimo fenomeno, in cui intervengono sia sotto il profilo della Pag. 18 remunerazione, che sotto quello della prevenzione, in quanto occorre superare quella sensazione di impunità – come ha ricordato il mio collega Gandolfi – che oggi ci pervade quando vi sono notizie di incidenti stradali compiuti con gravi violazioni delle norme comportamentali ed in particolare di quelle che vietano di mettersi al volante in uno stato di grave alterazione psico-fisica dovuta all'alcol o alla droga.

Questa percezione di impunità nasce proprio dalla constatazione che, da un lato, ci troviamo innanzi a reati colposi che si trovano al limite del dolo se non addirittura che oltrepassano questo limite.

Nell'ambito del diritto penale si tratta del limite tra colpa cosciente e dolo eventuale. In effetti, chi guida in grave stato di alterazione psicofisica si mette nelle condizioni di effettuare un grave incidente e anzi, nonostante che sia altamente probabile che lo determini, il soggetto conduce ugualmente un veicolo a motore. Si potrebbe dire che accetta il rischio dell'incidente ed è questo il motivo per cui si prevedono, nel testo in esame, pene così gravi rispetto ad altre ipotesi di reati colposi.

Passo, ora, ad esaminare, per completezza, il provvedimento approvato dalla Commissione. L'articolo 1, come ho detto, inserisce nel codice penale il delitto di omicidio stradale, attraverso il quale è punito, a titolo di colpa, con la reclusione di diversa entità in ragione del grado della colpa stessa, il conducente di veicoli a motore la cui condotta imprudente costituisce causa dell'evento morte.

Anzitutto per ragioni sistematiche, viene spostata nel nuovo articolo 589-*bis* del codice penale la fattispecie di omicidio colposo commessa con violazione delle norme sulla circolazione stradale, già prevista all'articolo 589, secondo comma, del codice penale. In particolare, l'articolo 589-*bis* punisce, con la reclusione da otto a dieci anni, l'omicidio stradale colposo commesso da conducenti un veicolo a motore in stato di grave ebbrezza alcolica superiore a 1,5 grammi per litro o di alterazione psicofisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, in stato di ebbrezza alcolica con tassi alcolemici superiori a 0,8 grammi per litro e di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope laddove si tratti di specifiche categorie di conducenti (autotrasportatori o persone inferiori ai 21 anni).

È punito, invece, con la reclusione da quattro a dieci anni l'omicidio stradale colposo commesso da conducenti di un veicolo in stato di ebbrezza alcolica, compreso tra 0,8 e 1,5 grammi per litro, che abbiano superato specifici limiti di velocità, che abbiano attraversato intersezioni con il semaforo rosso, abbiano circolato contromano, che abbiano effettuato manovre di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi, o che abbiano effettuato sorpassi azzardati. In tali casi la pena è diminuita fino alla metà quando l'omicidio stradale, pur cagionato da queste condotte imprudenti, sia conseguenza anche di una condotta colposa della vittima. La pena, invece, è aumentata se l'autore del reato non ha conseguito la patente o non ha assicurato il proprio veicolo a motore.

L'ultimo comma del nuovo articolo 589-*bis* prevede, invece, un aumento della pena nel caso in cui il conducente provochi la morte di più persone, ovvero la morte di una o più

persone e le lesioni di una o più persone. Anche qui si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse, aumentata fino al triplo. Il limite massimo viene però stabilito in 18 anni.

L'articolo 1 della proposta di legge che stiamo introducendo prevede il nuovo articolo 589-ter del codice penale, il quale reca una specifica circostanza aggravante nel caso in cui il conducente, responsabile di omicidio stradale colposo, si sia dato alla fuga. Questa aggravante prevede un aumento della pena da un terzo a due terzi e non può essere, comunque, inferiore a cinque anni.

Si ricorda che il reato consistente nella fuga del conducente, dopo un incidente Pag. 19 con danno alle persone, è previsto attualmente dall'articolo 189 del codice della strada, che prevede una reclusione da sei mesi a tre anni, con la sospensione della patente di guida da uno a tre anni. Rispetto a questa fattispecie, quindi, nell'articolo in esame risulta esservi un'ipotesi speciale.

L'articolo 2 della proposta di legge riformula l'articolo 590-bis del codice penale in tema di lesioni personali stradali e introduce, nel codice penale, tre ulteriori articoli. Le diverse fattispecie del reato, di cui all'articolo 590-bis, appaiono quasi del tutto speculari a quelle dell'articolo 589-bis, che introduce l'omicidio stradale. Infatti, le fattispecie che vengono previste in questo nuovo articolo 590-bis sostanzialmente ripetono quelle che sono previste nell'omicidio stradale. In particolare, mi riferisco a tutte quelle condotte che violano il codice della strada che ho elencato. Anche in questo caso le pene per lesioni gravi e gravissime sono state graduate, appunto, sulla base della gravità delle lesioni e, soprattutto, delle condotte.

Anche in questo caso, l'ultimo comma del nuovo articolo 590-bis prevede un aumento della pena nel caso in cui il conducente abbia cagionato lesioni a più persone. In questo caso, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse, aumentata fino al triplo e, comunque, con un limite di sette anni.

Come per l'omicidio stradale, l'articolo 590-ter introduce un'ulteriore circostanza aggravante: in caso di fuga del conducente la pena è aumentata da un terzo a due terzi, con un minimo di pena di tre anni di reclusione nell'ipotesi di lesioni personali stradali.

Il nuovo articolo 590-quater riproduce, sostanzialmente, il vigente articolo 590-bis e reca una disciplina derogatoria rispetto all'articolo 69 del codice penale in materia di computo delle circostanze. Infatti, la disposizione stabilisce il divieto di equivalenza o prevalenza delle concorrenti circostanze attenuanti rispetto alle circostanze aggravanti di cui agli articoli 589, secondo comma, 589-ter, 590, terzo comma, e 590-ter. L'articolo 3 contiene modifiche di coordinamento del codice penale che sono conseguenti all'introduzione dei nuovi reati di cui agli articoli 589-bis e 590-bis, con riguardo ai reati di omicidio colposo e lesioni personali colpose.

In particolare, viene modificato l'articolo 157 del codice penale, prevedendosi anche per il nuovo reato di omicidio stradale il raddoppio dei termini della prescrizione. Viene modificato anche l'articolo 582 del codice penale, aumentando la pena edittale minima per il reato di lesioni personali, che viene portata da tre mesi di reclusione a sei mesi, e vengono soppressi i riferimenti alle fattispecie stradali dell'omicidio colposo e delle lesioni personali colpose. Inoltre, come ho detto nell'introduzione alla relazione, abbiamo una modifica sostanziale anche del codice della strada, che si trova nelle disposizioni contenute agli articoli 6 e 7, che riguardano la disciplina della revoca della patente.

In particolare, abbiamo previsto una normativa che riguarda la revoca della patente che, in combinato disposto con le nuove sanzioni penali, crediamo possa avere degli effetti veri di deterrenza, ma anche di prevenzione. Abbiamo previsto per l'omicidio stradale una revoca di 15 anni della patente, che può essere aumentata fino a 20 o fino a 30 anni; 30 anni nel caso in cui l'omicida si sia dato alla fuga, proprio per segnare la gravità del comportamento della fuga, che abbiamo sanzionato gravemente non solo da un punto di vista penale, ma anche da un punto di vista amministrativo.

Credo, e concludo, Presidente, che questo sia un provvedimento particolarmente importante e significativo, poiché, come detto, finalmente rende giustizia a tutte quelle persone che hanno perso la vita sulla strada in questi anni e che hanno, sostanzialmente, visto l'impunità di coloro che hanno commesso questi reati. A noi non interessa tanto e solo la punizione e la cosiddetta sanzione penale; ci interessa, soprattutto, che queste persone, soprattutto quando si macchiano di questi reati Pag. 20 in stato di alterazione psicofisica dovuto all'assunzione di droga e di alcol, non possano più guidare. Questo è anche l'obiettivo che si era posto lo stesso Presidente Renzi ormai da tempo.

Con i miglioramenti che abbiamo apportato in Commissione al già buon testo uscito dal Senato e, naturalmente, anche con l'apertura rispetto a modifiche che l'Assemblea vorrà introdurre durante la discussione in Aula, credo che, insieme, anche per l'atteggiamento che gli altri gruppi parlamentari hanno avuto durante la discussione in Commissione, si possa finalmente dare al Paese una legge che introduca una disciplina efficace ed incisiva per gli omicidi e le lesioni stradali e che possa vedere la più ampia condivisione anche in questa Camera.

Chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo integrale della mia relazione (*La Presidenza lo consente, sulla base dei criteri costantemente seguiti*).

PRESIDENTE. Prendo atto che il rappresentante del Governo si riserva di intervenire nel prosieguo della discussione.

È iscritto a parlare l'onorevole Minnucci. Ne ha facoltà.

EMILIANO MINNUCCI. Presidente, onorevoli colleghi, onorevoli colleghe, ci troviamo oggi a discutere sull'introduzione di due nuove fattispecie di reato: quella di omicidio stradale e quella di lesioni personali stradali. Arriviamo in Aula dopo che la norma è stata già discussa e votata in Senato e che è stata attentamente studiata, vagliata e approfondita, in modo congiunto, per oltre due settimane, dalle Commissioni giustizia e trasporti.

Non mi dilungherò troppo nello spiegare e ripetere nel dettaglio le novità introdotte dalla legge, perché già i colleghi relatori lo hanno fatto in modo assolutamente esaustivo ed esauriente, vorrei, però, per comodità di ragionamento, richiamare con estrema sintesi le norme più importanti. Secondo la legge in discussione per chi uccide al volante in stato di ebbrezza alcolica o sotto effetto di stupefacenti è prevista una pena fino a 12 anni di reclusione, che aumenta se si tratta di un «pirata della strada» con il ritiro della patente fino a 30 anni, come spiegava la collega Morani, l'arresto in flagranza, il raddoppio dei termini di prescrizione. In particolare, l'omicidio stradale prevede tre gradi, tre livelli: da 2 a 7 anni se la morte è stata provocata violando in «modo semplice» – oserei dire – il codice della strada; da 8 a 12 anni se si guida sotto effetto di stupefacenti o ubriachi, con un tasso alcolemico superiore ad 1,5 grammi per litro; da 4 a 10 anni per chi ha causato l'incidente con condotte di gravità particolare: la velocità, il circolare contromano, un'inversione a «u», il passare con il rosso oppure il sorpasso – lo diceva il collega Gandolfi nella sua relazione in cui ha fatto un quadro più complessivo della vicenda – in presenza di strisce padronali o comunque un sorpasso compiuto scientemente in modo assolutamente azzardato e pericoloso.

Ora, al di là di questa sintesi, ovviamente la collega Morani ha fatto un quadro molto più esaustivo, mi preme sottolineare e ricordare in questa sede le ragioni che ci hanno portato a discutere dell'introduzione dell'omicidio stradale nel nostro ordinamento giuridico. Nell'intenso lavoro che abbiamo condotto nelle ultime settimane in Commissione abbiamo ascoltato e letto i pareri e le considerazioni di tanti soggetti, magistrati, avvocati, forze dell'ordine, associazioni di familiari delle vittime ed esperti a vario titolo. Si è trattato di un confronto e di un lavoro che ho ritenuto molto utile per approfondire tutti gli aspetti della nuova normativa e capirne la forza e gli eventuali limiti.

Sapevo benissimo, signor Presidente, anche prima che il dibattito si sviluppasse in seno alle Commissioni, che i punti di vista sulla necessità o meno di prevedere il reato specifico di omicidio stradale nel nostro ordinamento erano tutt'altro che unanimi. Ancora oggi resto convinto che sarà pressoché impossibile, almeno nel breve periodo, arrivare ad una sintesi completamente condivisa da tutti gli attori in campo. Lo scambio di idee è stato, è, e sarà, acceso. Ciò nonostante, credo fermamente che la norma in discussione oggi rappresenti una buona legge, oltre a rappresentare una buona mediazione tra le varie posizioni sul tappeto. È una mediazione alta, non demagogica, né pilatesca, ma in grado di rispondere con serietà ed equilibrio ad una tematica molto sentita dai nostri connazionali, da tutti i nostri connazionali senza distinzione.

Qualcuno ha parlato, impropriamente a mio avviso, di cedimento alla emotività dell'opinione pubblica. A chi si è espresso in questi termini vorrei sommessamente replicare con una domanda: siamo proprio certi che il Parlamento non debba occuparsi nella propria attività legislativa delle grandi angosce collettive o dei fenomeni che, in forma diretta o indiretta, sconvolgono la vita non solo di singole persone, ma anche di tantissime famiglie e addirittura – spesso questo accade – di intere comunità ? A mio avviso la risposta a questi interrogativi non può che essere chiara e netta: il Parlamento, così come il Governo, non solo possono, ma addirittura debbono necessariamente occuparsi e preoccuparsi di tutto ciò.

Con questa modifica al codice penale e con gli adeguamenti al codice di procedura penale e al codice della strada, noi rispondiamo, non ad un'ossessione astratta di una porzione dell'opinione pubblica, ma ad un compito precipuo della nostra funzione di legislatori, ovvero, nello specifico rafforzare, la tutela di alcuni diritti inalienabili di ciascun individuo, *in primis* il diritto alla vita ed il diritto alla salute.

L'Italia ovviamente non è l'unico Paese che sta affrontando o ha affrontato questo tema. Nel Regno Unito, negli Stati Uniti e nei Paesi Bassi l'omicidio commesso alla guida di un veicolo costituisce una tipologia di reato distinta e disciplinata, che si configura quando un conducente guidi in maniera pericolosa. E in quei Paesi definiscono l'aggettivo «pericolosa» in modo assolutamente preciso, per esempio quando la velocità è eccessivamente alta, distinguendo circostanze di luogo e di tempo, condizioni psicofisiche del conducente o stato d'uso del veicolo.

Da quando ho assunto l'incarico di deputato e membro della Commissione trasporti, uno dei temi che ho deciso di approfondire e di affrontare è stato quello della sicurezza stradale, una decisione che mi ha portato ad incontrare moltissime associazioni di vittime della strada e a capire meglio la complessità del tema. Ho toccato con mano, ahimè, non solo lo strazio di chi è stato leso nel fisico in forma diretta dai danni spesso permanenti di un incidente stradale di cui è stato vittima, ma soprattutto quello, spesso ancora più doloroso, di chi ha perso un figlio o un genitore o un altro congiunto, per colpa di qualcuno che ha tenuto un comportamento omicida alla guida di un veicolo a motore. Si è trattato di un insegnamento di vita, prima che di un contributo di merito nel dover affrontare questa tematica.

La collega Morani ha richiamato alcuni dati. Vorrei veramente brevemente riportarli. L'ultimo rapporto ACI-Istat (novembre 2014) sugli incidenti stradali nel nostro Paese, anche se rivelava allora un *trend* di incidenti in calo, con una diminuzione conseguente dei morti e dei feriti – quest'anno le notizie sono meno buone da quello che mi risulta –, conferma dei numeri che restano impressionanti: una strage, una vera e propria strage con enormi costi umani e sociali. Basti pensare che solo nel 2013 in Italia hanno perso la vita 3.385 persone e oltre 100 mila sono rimaste invalide, una media giornaliera, signor Presidente, di 9 morti e 705 feriti, dati che confermano la loro gravità se confrontati con quelli degli altri Paesi europei.

La media dell'Unione europea, infatti, è di 51,4 persone decedute a causa di incidenti stradali ogni milione di abitanti. L'Italia è sopra la media: si colloca con 56,2 persone

decedute ogni milione di abitanti al quattordicesimo posto, dietro agli altri quattro grandi Paesi dell'Unione (Regno Unito, Spagna, Germania e Francia), che riescono quindi ad essere, per così dire, più virtuosi di noi. Se prendiamo poi in considerazione i valori assoluti, il nostro Paese ha un triste primato. Come Pag. 22 dicevo, si tratta di 3.385 deceduti, prima della Polonia (3.357), della Germania (3.354) e della Francia (3.250).

Le statistiche a livello europeo rilevano inoltre che i giovani – questa è la nota più dolente – di età compresa tra i 18 e i 24 anni sono quelli per i quali è più elevato il rischio di provocare o subire un incidente e le stime più recenti riportano che il 25 per cento degli incidenti per i giovani compresi tra i 18 e i 24 anni sono attribuibili all'alcol, all'abuso di alcol. L'Istituto superiore di sanità stima che gli incidenti stradali correlati, appunto, all'abuso di alcol in Italia siano pari al 30-35 per cento degli incidenti mortali. Dunque, nel nostro Paese, il numero di vittime al volante a causa dell'abuso di alcol si attesterebbe a circa 1.100-1.300 l'anno. Sono dati che ci fanno bene comprendere la gravità della situazione nazionale e il contesto nel quale noi che abbiamo la responsabilità legislativa ci siamo trovati a dover prendere delle decisioni.

La nuova normativa non va a stravolgere il codice penale né il codice della strada, ma si limita ad individuare pene più certe e severe per coloro che provocheranno incidenti mortali a causa di condotte gravi, partendo dal presupposto – come dicevano giustamente i colleghi – che chi si mette alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti o si rende responsabile di azioni imprudenti o sconsiderate, ha una colpa aggravata dalla propria irresponsabilità.

Ovviamente, nessuno di noi si illude che con la semplice introduzione dell'omicidio stradale si risolveranno tutti i problemi relativi alla sicurezza delle nostre strade. Misure di repressione adeguate sono indispensabili per il contrasto alla pirateria stradale e ai comportamenti criminali ed irresponsabili di alcuni automobilisti, ma, per loro stessa definizione, non si occupano della prevenzione, se non come forma di deterrenza per una piccola percentuale di cittadini maggiormente informati sui rischi che corrono.

Per questo motivo, sono convinto che parallelamente – questo è proprio il lavoro che stiamo facendo, anche come Commissioni – lo Stato dovrà continuare a portare avanti azioni di formazione e di informazione sulla sicurezza stradale, oltre che investire risorse adeguate su maggiori controlli – tema fondamentale e centrale – e sulla manutenzione ordinaria e straordinaria delle nostre strade. Si tratta di settori in cui questo Governo, grazie anche all'azione puntuale del Ministro Delrio, sta già riportando importanti risultati.

Attraverso questa norma, diventeranno, però, sempre meno probabili episodi come quello avvenuto il 24 marzo 2010, quando la Cassazione confermò la riduzione di pena da dieci a cinque anni di reclusione per un giovane che, alla guida di un'auto, a Roma, nonostante la patente sospesa, uccise – lo ricorderete – due turiste irlandesi ad un semaforo rosso, scappando subito dopo. È una situazione che vorrei dire paradigmatica di quello che noi oggi cerchiamo di contrastare, signor Presidente. Infatti, ci fu un'assoluta anomalia: un omicidio commesso da una persona che, al volante, guidava nonostante gli fosse stata ritirata la patente, che aveva bevuto alcolici e assunto droghe prima di mettersi al volante, che in quella condotta aveva ripetutamente violato il codice della strada, che era passata con il rosso e che, *dulcis in fundo*, aveva ommesso di soccorrere le vittime. È una situazione comparabile a tanti altri episodi quotidiani di cronaca, che si sono succeduti negli ultimi anni e che sono difficili da comprendere per ciascun cittadino, figuriamoci per i parenti o per i genitori o per i congiunti di una vittima.

Non voglio, inoltre, peccare di presunzione e condivido l'opinione di chi dice che questa, come tutte le norme, è assolutamente migliorabile. Sono, però, persuaso dal fatto che il legislatore, ovvero questo Parlamento, abbia il compito di fare chiarezza anche dal punto di vista dell'interpretazione, non solo perché esplicitamente richiesto dalla società civile e dalle tantissime associazioni che operano nell'ambito della sicurezza stradale, ma anche per il valore simbolico – vorrei dire pedagogico – che avrebbe l'introduzione della

fattispecie dell'omicidio stradale. È una necessità che questa norma soddisfa e che i dati allarmanti che ho esplicitato in precedenza evidentemente richiedono.

Non si tratta di un accanimento o di esagerazione della pena, ma di un passo importante verso una società più civile e consapevole dei rischi e delle responsabilità che si hanno alla guida di mezzi di trasporto, che possono trasformarsi facilmente in un'arma mortale per se stessi e per gli altri, se non utilizzati con attenzione e con estrema coscienza.

Dobbiamo tornare a mettere la tematica della sicurezza stradale, signor Presidente, al centro del dibattito pubblico e dell'agenda politica del nostro Paese. Di questo ne sono assolutamente convinto. Non possiamo rassegnarci alla gravità dei dati e considerarli una tragedia inevitabile. Questa norma ci aiuta a fare un passo in avanti verso la direzione giusta per le ragioni che ho appena cercato di spiegare. Per questo motivo spero che raggiunga il consenso più ampio, più largo in quest'Aula nei prossimi giorni (*Applausi dei deputati del gruppo Partito Democratico*).

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Rondini. Ne ha facoltà.

MARCO RONDINI. Grazie, Presidente. Il provvedimento del quale iniziamo oggi l'esame con la discussione sulle linee generali, che reca l'introduzione del reato di omicidio stradale, è una buona iniziativa politica.

Una buona iniziativa politica che restituisce, secondo noi, giustizia e dignità alle troppe vittime di un reato odioso. È una risposta doverosa alle associazioni dei familiari delle vittime che per troppo tempo hanno dovuto tollerare l'indifferenza delle istituzioni, dominate spesso dagli scrupoli che l'inasprimento delle pene per i pirati della strada, per chi uccide guidando in stato di alterazione da alcool o droga o per chi investe e scappa, fossero provvedimenti draconiani, che non contemplavano il recupero del criminale. Oggi restituiamo dignità a chi, giustamente, nei propri appelli alle istituzioni ci diceva, come Marina Fontana: «L'Italia è uno Stato che lascia in libertà e impunito chi si macchia di omicidio stradale e condanna all'ergastolo del dolore chi ha perso i propri cari, accusandoli di essere troppo emotivamente coinvolti». Una donna, Marina Fontana, minuta, ma coraggiosa, moglie di Roberto Cona, morto nella notte tra il 26 e 27 luglio 2013 sull'Autostrada del Sole, a seguito di un incidente provocato da un autotrasportatore turco che ha travolto l'auto, ferma in coda, sulla quale viaggiavano marito e moglie.

Certo, il provvedimento in esame non piacerà a chi lo ha bollato come un pessimo esempio di populismo penale, come ha fatto il senatore Luigi Manconi, o chi sostiene che sul piano della legittimità costituzionale è poco difendibile il meccanismo sanzionatorio della sospensione della patente sino a trent'anni, come previsto dal provvedimento di cui oggi in Aula cominciamo a discutere. Poco male, noi, invece, ci domandiamo secondo quali raffinati principi possa tornare indisturbato a guidare, come nulla fosse, chi ubriaco fradicio o drogato falcia un bambino sulle strisce pedonali. Uno di loro, il più piccolo, si chiamava Gionatan La Sorsa, non aveva ancora tre anni ed è stato falciato una domenica di giugno, sotto gli occhi dei genitori e del fratellino, a Ponte Nuovo di Ravenna e trascinato per ottanta metri. L'uomo che ha fatto questo e poi è scappato si chiama Dimitrov e ha 38 anni. «Dopo aver passato il pomeriggio al bar, Dimitrov – come ci racconta *Il Corriere di Romagna* – venne accompagnato a casa dagli amici. Non si reggeva in piedi dopo aver bevuto almeno dieci birre e alcuni gin-fizz, ma prese le chiavi della sua auto, una Mercedes CLK, intestata alla madre, ma di fatto nella sua disponibilità. In quelle condizioni si mise alla guida, falciando il piccolo Gionatan davanti agli occhi dei genitori e del fratello. Dimitrov venne rintracciato trenta ore più tardi dagli agenti della squadra della polizia stradale. L'auto, che nel frattempo era stata accuratamente lavata, corrispondeva a quella descritta dai testimoni e ripresa dalle telecamere. Quando le forze dell'ordine bussarono alla sua porta, Dimitrov era nuovamente ubriaco. In agosto, due mesi dopo il fatto, Dimitrov era già ai domiciliari. In dicembre, ha patteggiato una pena di 2 anni, 9 mesi e 10

giorni. Il tribunale di Ravenna, nella sentenza, ha parlato di condotte dal carattere odioso in un contesto caratterizzato dal più totale disprezzo per la vittima. Oggi l'omicida è libero, ha come unico obbligo la firma in caserma. Risarcimenti ? Niente da fare. L'investitore era assicurato con una compagnia bulgara, che apparentemente non ha soldi».

Deve tornare a guidare, il signor Dimitrov ? Per alcuni parlamentari italiani, sì stando alle dotte esternazioni che abbiamo ascoltato nelle Commissioni o di cui magari abbiamo letto sui giornali. Vedete, ricordare alcuni episodi gravi che impongono l'attenzione del legislatore non è, come crede qualcuno, cedere all'emotività, ma serve per ridestare la giusta attenzione di chi, amministrando la comunità nazionale, deve tutelarla e non perseverare nell'indifferenza o peggio assecondare quel politicamente corretto che si muove sempre a tutela del criminale, cercando di comprenderne le motivazioni, alla ricerca di attenuanti per la condotta, che deve essere punita, ma in maniera lieve, perché se qualcuno delinque la colpa è della società.

Ebbene questi episodi che ho citato servono anche per restituire un volto a degli anonimi dati statistici che comunque ci dicono che la situazione è ancora grave. Al netto di queste considerazioni, riteniamo che il grave allarme sociale che desta presso l'opinione pubblica il reato di chi uccide guidando in stato di alterazione o scappa lasciando le vittime sull'asfalto, allarme sociale aggravato magari dall'impunità che di fatto è garantita a legislazione vigente ai pirati della strada, imponga al legislatore di intervenire in maniera determinata. E ce lo ricordano, come dicevo, i dati perché se nel 2014 gli atti di pirateria stradale ci hanno consegnato una sorta di bollettino di guerra con 119 morti e 1.224 feriti, nel 2015 i primi dati ci dicono che il criminale fenomeno della pirateria stradale è in aumento. Nei primi nove mesi dell'anno i casi di pirateria grave sono circa 800 e hanno causato già la morte di 107 persone e 916 feriti. Riteniamo che questa comunque sia una buona iniziativa politica per dare risposte certe ai familiari delle vittime, come dicevo, e alle comunità che sono rimaste gravemente sconvolte da atti sconsiderati portati a termine da chi ritiene normale porsi alla guida di un autoveicolo sotto effetto di alcool o droga e, se uccide o ferisce qualcuno, ritiene altrettanto normale, perché è coperto da una sorta di impunità, scappare e lasciare le vittime innocenti sulla strada. Riteniamo però che un provvedimento come questo debba essere anche accompagnato da altri interventi perché riteniamo che sia difficile non convenire per logica, anche alla luce di questi dati, con Daniele Tisone che è segretario del SILP della CGIL che, commentando proprio questi dati relativi ai fatti di pirateria stradale dal 2015, diceva: «l'incremento degli incidenti mortali sulle strade italiane deve far ritornare il Ministro Alfano sui propri passi, annullando il progetto di razionalizzazione dei presidi di polizia di Stato su tutto il territorio nazionale perché i dati ci devono far riflettere rispetto alla prevista soppressione di ben ventinove uffici della specialità da sempre deputata al controllo di strade e circolazione veicolare». Noi riteniamo che una buona iniziativa come questa debba essere accompagnata assolutamente da interventi volti alla prevenzione del reato e alla certezza che le pene previste da questo provvedimento siano poi scontate, altrimenti la mancanza di certezza della pena nell'applicazione di questa proposta di legge magari da parte di qualche magistrato che troverà ancora la possibilità di interpretare liberamente ciò che il legislatore ha messo nero su bianco scrivendo una nuova legge, suoneranno come un ennesimo tradimento nei confronti dei parenti delle vittime. Quindi è un provvedimento che, ribadisco, è una buona iniziativa politica ma deve essere accompagnato anche dalla volontà di far rispettare ciò che in questa proposta di legge è contenuto, non lasciando spazio al magistrato di fare in modo che chi si macchia di un crimine che desta così grave allarme sociale possa farla franca.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Piso che non è presente in Aula.
È iscritta a parlare l'onorevole Vezzali. Ne ha facoltà.

MARIA VALENTINA VEZZALI. Presidente, Governo, colleghi, il provvedimento in discussione rappresenta la risposta non più rinviabile che il legislatore è chiamato a dare di fronte alla generale richiesta di giustizia da parte di quei cittadini e dei loro familiari rimasti offesi od uccisi su una strada a causa di una condotta irresponsabile e vigliacca di chi si è messo consapevolmente alla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Nel mondo ogni anno sulla strada muoiono un milione e 250 mila persone tra automobilisti, motociclisti, ciclisti e pedoni. È la situazione fotografata dal *Global status report on road safety 2015*, lo studio alla terza edizione dell'Organizzazione mondiale della sanità che analizza il fenomeno della mortalità sulle strade.

In Italia, le cifre fornite dall'ISTAT ci disegnano un quadro drammatico: nell'arco di quattro anni, tra il 2008 e il 2012, sono stati registrati 1.000 morti e 35 mila feriti in conseguenza di incidenti stradali, talvolta imputabili a comportamenti dolosi e spesso gravemente colposi dei conducenti. L'omicidio stradale è la prima causa di decessi in Italia tra i giovani di età compresa tra i venti e i trentacinque anni. Nel 2013 le vittime della strada sono arrivate a 3.650: un primato europeo sul quale il Parlamento deve intervenire con coraggio. Da un'indagine dell'Istituto per gli studi sulla pubblica opinione promossa dalla Fondazione per la sicurezza stradale ANIA, è emerso che oltre il 70 per cento degli automobilisti dichiara di infrangere le regole pur essendo consapevole dei rischi e delle conseguenze sociali ed economiche degli scontri stradali. Secondo le statistiche aggiornate del Centro nazionale di controllo sulla sicurezza stradale, il 40 per cento degli incidenti stradali gravi e mortali è causato dalla guida sotto l'effetto di alcol ovvero di sostanze stupefacenti o psicotrope. È altresì in tendenziale aumento il fenomeno degli incidenti stradali con fuga ed omissione di soccorso; non diminuiscono neanche i reati connessi con la falsificazione dei contrassegni assicurativi, sebbene dal 18 ottobre non vi sia più l'obbligo di esporre il contrassegno sul parabrezza. Taluni osservatori, in relazione al testo oggi in esame, hanno parlato di una legge assunta sull'onda di una spinta mediatica, ma basta concentrarci sui dati ufficiali poc'anzi citati per comprendere che il problema esiste, esiste da anni e che riveste oggettivamente il carattere di un grave allarme sociale, anche in ragione della componente psicologica che la percezione del fenomeno riveste per i cittadini.

Infatti, al di là della necessità di introdurre nuove norme *ad hoc* e di scriverle in modo chiaro, onde evitare l'eventualità di una interpretazione eccessivamente discrezionale da parte del giudice, credo vi sia anche il bisogno di mettere in condizione i cittadini – principali destinatari di quelle stesse norme – di orientare il loro agire nella scelta di comportamenti leciti, così rendendo efficace la funzione preventiva del diritto penale. Io stessa, all'inizio dell'attuale legislatura, sono stata personalmente investita di questa problematica e dell'urgenza di studiare una configurazione normativa più severa, su istanza di numerose associazioni di vittime e parenti di vittime della strada e di operatori della sicurezza. La proposta di legge n. 959, a mia firma, presentata il 15 maggio 2013, si inserisce in questo contesto, e non è casuale che sia stata una delle prime iniziative legislative da me assunte in Parlamento. Anche per questa ragione, l'approvazione del disegno di legge in esame costituisce indubbiamente un segnale politico molto preciso e fa allineare il nostro Paese agli ordinamenti vigenti nella maggior parte delle nazioni europee. Sebbene la legge 29 luglio 2010, n. 120, recante «Disposizioni in materia di sicurezza stradale» abbia introdotto importanti e apprezzabili modifiche al codice detta strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, tuttavia, a nostro avviso, è stata lasciata irrisolta una diffusa percezione del problema avvertito da cittadini, comitati e associazioni, come ricordavo poc'anzi.

Per l'omicidio riconducibile all'infortunistica stradale, che produce, in termini di costi sociali, somme stimate al 2,6 per cento del prodotto interno lordo, non è stata trovata una configurazione giuridica diversa da quella del semplice reato colposo, trascurando quindi il diverso e più grave atteggiamento psicologico dell'autore, il quale, in presenza di

particolari presupposti oggettivi (stato di ebbrezza o alterazione da sostanze stupefacenti o psicotrope), si sia comunque e consapevolmente posto alla guida di un veicolo accettando il rischio di provocare potenzialmente la morte di altri, in evidente disprezzo del bene giuridico della vita umana e dell'integrità fisica. Non è quindi una circostanza casuale che, sulla materia, negli ultimi anni, siano state presentate non solo proposte di legge in Parlamento ma anche molti progetti di legge d'iniziativa popolare ai sensi dell'articolo 71, secondo comma, della Costituzione, come ad esempio il progetto di legge nato da un lavoro comune ad opera dell'associazione «Lorenzo Guarnieri», dell'associazione «Gabriele Borgogni», dell'associazione «Amici e sostenitori della polizia stradale», del comune di Firenze e della polizia municipale di Firenze, che hanno raccolto oltre 70 mila firme.

L'introduzione di autonome figure delittuose va perciò a colmare quel vuoto normativo al quale ha cercato meritoriamente di sopperire in questi anni la giurisprudenza, individuando in determinate condotte un diverso e più grave atteggiamento psicologico dell'autore che, in presenza di specifici presupposti oggettivi come lo stato di ebbrezza o l'alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, si pone comunque alla guida di un veicolo, accettando sia il rischio di essere un pericolo potenziale per la sicurezza della circolazione sia di provocare la morte di altri.

Pur lontani da qualsiasi forma di giustizialismo, riteniamo comunque opportuno accogliere le motivazioni della sentenza della Suprema Corte di Cassazione n. 10411 del 2011, introducendo nella normativa vigente, una distinzione più severa tra «dolo eventuale» e «colpa cosciente», contribuendo a creare una fattispecie autonoma sotto il profilo della psicologia criminale del reo.

Abbracciando la tesi dolosa, la Cassazione confermò la sentenza della Corte d'appello che aveva ritenuto colpevole di omicidio volontario e lesioni volontarie l'imputato che, alla guida di un furgone rubato, per sottrarsi al controllo da parte della polizia che lo inseguiva, si era dato alla fuga in pieno centro urbano ad una velocità pari a 100-110 chilometri all'ora, oltrepassando, senza decelerare, una serie di semafori che segnavano luce rossa nella sua direzione di marcia per poi urtare violentemente contro un'altra auto che, in quel momento, impegnava lo stesso incrocio, cagionando gli eventi lesivi indicati.

Nel caso citato, la Suprema Corte ha evidenziato come la sottile linea di confine tra il dolo eventuale e la colpa cosciente e l'esigenza di non svuotare di significato la dimensione psicologica dell'imputazione soggettiva, connessa alla specificità del caso concreto, impongano al giudice di attribuire rilievo centrale al momento dell'accertamento e di effettuare una penetrante indagine in ordine al fatto unitariamente inteso, alle sue probabilità di verificarsi, alla percezione soggettiva della probabilità, ai segni della percezione del rischio, ai dati obiettivi capaci di fornire una dimensione riconoscibile dei reali processi interiori e della loro proiezione finalistica. L'impostazione dolosa fu poi confermata, successivamente al giudizio di rinvio, dalla stessa Corte di cassazione (Sezione V, sentenza 27 settembre 2012, n. 42973).

Il provvedimento in esame nasce dal testo unificato di undici proposte di legge che, sia pur nella loro specificità, mirano a introdurre nel codice penale i reati di omicidio stradale e di lesioni personali stradali, apportando le necessarie modifiche di coordinamento con la normativa vigente (Codice penale e Codice della strada).

Mi soffermo ora brevemente a evidenziare quelle parti dell'articolato, come modificato dagli emendamenti approvati nell'istruttoria svolta in Commissioni riunite II e IX.

L'articolo 1 introduce l'articolo 589-bis del codice penale, ovvero il «delitto di omicidio stradale», per il quale è stata prevista la reclusione da 2 a 7 anni per chiunque cagioni per colpa la morte di una persona con violazione del codice stradale. La stessa pena è stata estesa anche al conducente di un autoveicolo che, attraversando un'intersezione con il semaforo disposto al rosso ovvero circolando contromano, cagioni per colpa la morte di una persona, nonché al conducente di un autoveicolo che, a seguito di manovra di inversione in prossimità di intersezioni, curve o di un attraversamento pedonale, cagioni per

colpa la morte di una persona.

Sempre l'articolo 1 introduce l'articolo 589-ter e prevede la circostanza aggravante in caso di fuga del conducente, con pena aumentata da un terzo a due terzi.

L'articolo 2 modifica l'articolo 590-bis del codice penale e prevede il delitto di lesioni personali stradali, per il quale delitto è prevista la reclusione da 3 mesi a 1 anno per lesioni gravi e da 1 a 3 anni per lesioni gravissime.

L'articolo 6 contiene le norme di coordinamento al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 in materia di revoca della patente e di inibizione alla guida sul territorio nazionale.

Una particolare considerazione merita, a mio avviso, l'aspetto psicologico della dissuasione al quale avevo accennato all'inizio del mio intervento. I cittadini percepiscono, non sempre a ragione, un senso di impunità che, attraverso i *mass media* ed i vari *social*, viene sicuramente amplificato. Questo ha iniziato a diffondere l'errata convinzione del «tanto non mi fanno nulla»: cosicché la funzione di prevenzione generale delle norme penali risulta del tutto, o quasi del tutto disattesa. L'inasprimento delle sanzioni penali risponde dunque non solo ad un preciso criterio di giustizia sociale, ma anche ad una esigenza di deterrenza, alla quale dovranno concorrere anche una maggiore e capillare azione di controllo su strada da parte delle forze dell'ordine ed una profonda e continua azione culturale preventiva.

Durante l'*iter* dibattimentale in Commissione, le proposte emendative a mia firma sono andate proprio in questa direzione, ovvero verso uno spiccato inasprimento delle sanzioni penali e amministrative.

All'articolo 1 del provvedimento in discussione, ad esempio, avevo proposto da 8 a 18 anni (invece che 12) di reclusione per chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope, cagionasse per colpa la morte di una persona (articolo 186, comma 2, lettera *c*) e articolo 187 del decreto legislativo n. 285 del 1992).

Ancora: sempre all'articolo 1, avevo proposto pene da 7 a 14 anni (invece che da 4 a 10) per chiunque, ponendosi alla guida di un veicolo a motore in stato di ebbrezza alcolica, cagionasse per colpa la morte di una persona (articolo 186, comma 2, lettera *b*) del decreto legislativo n. 285 del 1992). Sempre all'articolo 1, una pena di 21 anni (invece che 18) per il conducente che provocasse la morte di più persone, ovvero la morte di una o più persone e le lesioni di una o più persone.

Un'altra modifica che ritenevo assai opportuna afferiva all'articolo 6 del provvedimento in oggetto, ovvero alla disciplina del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. In un emendamento a mia firma prevedevo di estendere le sanzioni amministrative non solo relativamente alla revoca e alla sospensione della patente di guida di autoveicoli, ma anche al nuovo certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, qualora ci si trovasse in presenza di una sentenza di condanna per il delitto di omicidio commesso per guida in stato di ebbrezza alcolica, di alterazione psicofisica o a seguito di omissione di soccorso.

Tale pena era ulteriormente aggravata nel caso in cui il delitto fosse commesso da un conducente di età inferiore a 18 anni, ovvero che al momento della commissione del fatto non fosse titolare di patente di guida o di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori. L'esigenza di trovare in Commissione una sintesi condivisa non ha purtroppo consentito l'inserimento nel testo base di questi emendamenti a mia firma.

Nell'avviarmi a concludere, desidero sottolineare ancora una volta che l'incidentalità stradale rappresenta un problema rilevante e come tale va affrontato, introducendo strumenti dissuasivi per chi ritiene di potersi mettere alla guida sulle strade urbane ed extraurbane pur non essendo completamente padrone di se stesso, in disprezzo della vita altrui: chi consapevolmente, con la sua condotta irresponsabile, provoca il decesso di persone innocenti o lesioni invalidanti deve subire una sanzione severa. Alla luce di queste riflessioni, speriamo che il testo unico in discussione – frutto di un articolato e

approfondito dibattito parlamentare ed oggetto di ponderazione, di confronto e di audizioni – sia rapidamente approvato proprio in ragione del citato impressionante numero di morti e di feriti nel nostro Paese e delle sollecitazioni della Commissione europea e dell'Assemblea generale delle Nazioni Unite, che ha proclamato un nuovo decennio di iniziative per la sicurezza stradale (2011-2020), con lo scopo di ridurre ulteriormente il numero di decessi da incidenti stradali nel mondo.

Certo, lo sappiamo bene: non sarà questo provvedimento da solo a risolvere il dramma delle vittime della strada, per il quale sarebbe opportuna una continua campagna nazionale per la sicurezza stradale e la dissuasione dalla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Tuttavia, noi crediamo che questo provvedimento possa rappresentare comunque un elemento di forte deterrenza dal compiere atti scellerati.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Palese. Ne ha facoltà.

ROCCO PALESE. Grazie, Presidente, chiedo che la Presidenza autorizzi la pubblicazione in calce al resoconto della seduta odierna del testo integrale del mio intervento.

PRESIDENTE. Ovviamente è autorizzato (secondo i criteri costantemente seguiti). Salutiamo intanto il viceministro Costa che viene sostituito dal sottosegretario Ferri, giunto ora.

È iscritto a parlare l'onorevole Daniele Farina. Ne ha facoltà.

DANIELE FARINA. Grazie, Presidente. Noi di Sinistra Ecologia e Libertà invece, a differenza dell'opinione espressa da altri colleghi, temiamo che questo provvedimento non avrà purtroppo alcun effetto, o meglio certamente non l'effetto che si vorrebbe: ridurre l'incidentalità e la mortalità sulle nostre strade. Incidentalità e mortalità che, per fortuna, sono in costante decremento, e speriamo che anche questo anno si confermi la tendenza, grazie ai controlli con nuove diverse metodologie, alle campagne di informazione e prevenzione e anche agli interventi materiali sulla rete stradale volti a maggiore sicurezza, nell'assunto che proprio lo stato delle nostre strade è una delle cause più frequenti di incidentalità.

È questa mi sembra una grida manzoniana, che purtroppo a quegli scopi non servirà, anzi, ci viene autorevolmente detto che potrebbe sortire effetti contrari a quelli cui siamo stati sollecitati dai molti, singoli e associazioni, che si battono meritoriamente per la sicurezza stradale e in favore delle vittime della strada. L'avvocatura in particolare, che ricordo tutela sia le vittime che i responsabili di incidenti stradali, infatti ci ammonisce: fuga del conducente e pirateria sono termini destinati ad aumentare e non a ridursi con l'approvazione di questo testo.

Nonostante navighi da molti anni nelle aule parlamentari, quello giunto alla nostra attenzione dal Senato è un pessimo provvedimento, poco approfondito, di scarsa qualità scientifica e che riproduce integralmente gli incredibili difetti già oggi presenti del codice della strada. È principalmente rivolto a chi procura la morte o lesioni gravi e gravissime ponendosi alla guida in stato di ebbrezza alcolica o di alterazione psico-fisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti. Sono stati poi previsti anche altri comportamenti, manovre di guida di particolare pericolosità, cui si applicano gli stessi dettami, ma il fine prevalente di applicazione è quello che richiamavo prima. Prima, il codice della strada parlava di ebbrezza e di effetto di sostanze stupefacenti, il secondo, l'effetto, lo abbiamo modificato perché poco significava e perfino la Cassazione ce lo ha più volte ricordato, ovvero non è sufficiente per integrare il reato l'aver assunto, figuriamoci il semplice detenere, sostanze stupefacenti. È necessario che esse abbiano provocato una alterazione psico-fisica, la cui esistenza va provata in concreto. Ed ecco che qui casca l'asino, ovvero si

palesa il *vulnus*, che alligna nell'articolo 187 del codice della strada. *Vulnus* per il quale oggi, a legislazione vigente, sospendiamo ogni anno patenti a migliaia di cittadini che in realtà sono perfettamente in grado di guidare. Infatti, mentre il legislatore ha stabilito soglie precise di intossicazione da alcol, i famosi 0,5-0,8 e 1,5 grammi per litro di sangue, cui si associano diversi progressivi stati di inabilitazione del rapporto uomo-macchina, per tutte le altre sostanze classificate come stupefacenti di fatto non è così. Vigé in quel caso una sconcertante situazione di confusione per la quale noi chiederemo di inserire nel testo il rinvio a procedure tecniche di dettaglio da emanarsi prima dell'entrata in vigore del presente testo di legge.

In assenza di questo, che, particolare non indifferente, il lavoro delle Commissioni referenti alla Camera dei deputati non ha chiarito e tanto meno ha chiarito il lavoro del Senato, che ha brillato per superficialità, dagli atti che ci sono pervenuti, posso già dirvi che non potremo votare a favore di questo provvedimento. Togliere la patente a cittadini abili in realtà alla guida è un fatto abbastanza grave, ma condannare a pene altissime per omicidio stradale cittadini responsabili in realtà di omicidio colposo mi sembra un fatto poco digeribile, anzi inaccettabile, perché noi introduciamo una nuova fattispecie autonoma di reato, accanto all'omicidio colposo, a quello preterintenzionale e a quello volontario, fatto che già rappresenta una discutibilissima scelta di sistema, scelta su cui abbiamo registrato molte perplessità.

Nel 2013, le statistiche hanno registrato 181 mila incidenti stradali con oltre 3.300 morti. Nel 2008, erano assai di più: 218 mila gli incidenti con oltre 4.700 morti, numeri fortunatamente in costante decremento, che speriamo di poter continuare a vedere decrescere a fronte di nuovi sistemi di controllo, di progresso tecnologico e campagne informative e preventive, come ho già citato.

Di quei 181 mila incidenti del 2008, il 2,12 per cento aveva una causa accertata: lo stato di anormale ebbrezza alcolica, e lo 0,34 per cento lo stato di alterazione psicofisica per ingestione di sostanze stupefacenti. Numeri contenuti, ma che avrebbero avuto bisogno di molta attenzione, che invece il legislatore non ha avuto neanche questa volta, vittima di quella tragedia scientifica e culturale per cui tutte le droghe sono uguali.

E l'errore finale, forse quello più grave e forse inescusabile, si compie all'articolo 4 del presente testo di legge: «Modifiche al codice di procedura penale in materia di operazioni peritali e di prelievo coattivo di campioni biologici». Noi agganciamo tutta questa baracca all'articolo 224-bis del codice di procedura, quello che, per intenderci, norma i prelievi di campioni biologici volti all'identificazione del DNA, in cui si dispone l'esecuzione coattiva di prelievi sui peli, la mucosa del cavo orale e l'urina.

Peccato che manchi esplicitamente menzionato in quell'articolo il sangue, la cui analisi è l'unica misura che, unitamente all'esame clinico, può darci una qualche informazione certa riguardo all'effettiva alterazione da sostanze stupefacenti.

Quindi, per concludere, Presidente, superficialità è l'unica parola adatta a inquadrare il lavoro del Parlamento circa una norma genericamente volta a placare l'opinione pubblica, le associazioni, i parenti delle vittime, ma di nessuna efficacia nella prevenzione e nella riduzione di quei tragici fatti che la cronaca purtroppo quotidianamente ci consegna.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

(Repliche dei relatori e del Governo – A.C. 3169-A)

PRESIDENTE. Prendo atto che i relatori Morani e Gandolfi non sono in Aula, quindi si intende che abbiano rinunciato alla replica.

Non essendovi nemmeno il relatore di minoranza, ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

COSIMO MARIA FERRI, *Sottosegretario di Stato per la giustizia*. Grazie, Presidente, volevo intervenire invece per segnalare l'importanza di questo provvedimento e devo dire che le Commissioni giustizia e trasporti della Camera in tempi rapidi hanno varato il testo che oggi è in discussione. Esso è stato per alcuni aspetti e punti migliorato, soprattutto dal punto di vista giuridico, in quanto è stato posto un inquadramento sistematico di tutte le ipotesi di omicidio e lesioni stradali e, non solo quelle di stato di ubriachezza e di alterazione, ma anche quelle già previste dal codice penale relative a delle condotte che, secondo il testo licenziato e anche secondo il Governo, non sono certamente condotte residuali, quindi devono essere tipizzate. Si è voluto tipizzare tutti i casi di colpa specifica e, utilizzando la formazione di tre fasce, si è voluto comunque punire nella fascia intermedia condotte anche diverse da quelle dello stato di ubriachezza e di alterazione, come emerso già negli interventi dei relatori. Quindi vengono puniti anche il passaggio con il rosso, la circolazione contro mano, le manovre pericolose, il sorpasso pericoloso e l'inversione a «u».

Quindi, si deve pensare alla sanzione penale, che comunque deve avere un effetto deterrente, perché anche nel dibattito è emersa l'importanza della sanzione penale che, chiaramente, può portare a una riflessione, perché c'è chi può sostenere un innalzamento di pene, c'è chi, invece, ritiene equo questo testo e chi, come l'onorevole Daniele Farina – mi pare – nell'ultimo intervento, chiede, invece, una diminuzione. Su questo il Governo ritiene che debba esserci una sanzione efficace. È aperto al confronto, ma deve esserci un serio effetto deterrente, perché anche la sanzione penale ha un ruolo – e lo dice la nostra Costituzione – nel porre all'attenzione di chi si metta alla guida la pericolosità di un comportamento e l'effetto che ne può derivare.

Il messaggio del Governo è chiaro. Come ha detto più volte il Presidente del Consiglio – e lo voglio ripetere in questa sede –, occorre una risposta seria ed efficace. Guardando alle tante vittime, alle migliaia di vittime della strada e ai numerosi feriti che ogni giorno ci sono, purtroppo a causa di guide pericolose, di persone che non sono attente alla guida e che utilizzano l'autovettura come un'arma, di fronte a tante vittime della strada, dicevo, e di fronte a tanti familiari che si chiedono ancora il perché un proprio caro oggi non ci sia più, a causa di un comportamento di un'altra persona, così come ha detto il Presidente del Consiglio, questo scempio deve finire.

Quindi, l'unico modo è considerare questo reato un reato autonomo e, quindi, non un reato che, in qualche modo, subiva l'effetto del gioco delle attenuanti generiche, che molte volte il giudice era portato a dare, ma che oggi questo bilanciamento non può più fare (e questo è un altro punto saliente di questo provvedimento). Dunque, anche in questo caso la risposta sarà seria ed efficace e verranno uniformate le condotte e le pene; ci sarà il raddoppio dei termini prescrizionali e, quindi, anche in questo tipo di reato lo Stato non rinuncia a una risposta che deve essere efficace. Dunque, il raddoppio dei termini prescrizionali ha un senso.

Poi, viene punito chi fugge e inasprita la sanzione penale, appunto, per chi fugge, che, purtroppo, è un altro dei casi che spesso avviene. Non solo si investono le persone, ma molti fuggono dopo aver commesso tali episodi. Tuttavia, anche la fuga viene punita come circostanza aggravante; viene innalzata la pena e, quindi, viene anche indicato un limite edittale sotto il quale il giudice non può andare.

Quindi, in alcuni punti viene ridotta la discrezionalità del giudice. Il tipizzare l'omicidio colposo stradale ha un significato preciso, così come alzare le pene, perché si vuole dire al giudice che per questi tipi di reato non può tornare all'omicidio colposo, quello di cui all'articolo 589, prima comma, del codice penale, ma sono una fattispecie autonoma, tale è la gravità. Per anni la giurisprudenza ha oscillato nel contestare e nel ritenere configurabile o il dolo eventuale o la colpa cosciente. In Commissione – e anche il Governo è d'accordo – si è scelta la strada della colpa, ma una colpa specifica che è una colpa grave e che va, quindi, punita severamente.

Nel corso del dibattito il Governo certamente non sarà chiuso a migliorare, se del caso, ulteriormente il testo, ma ritiene che già questo testo sia importante, proprio per i punti che sono stati indicati e che sono emersi anche oggi, nella discussione sulle linee generali, e che, quindi, volevo riprendere.

Altro tema è la sanzione della revoca della patente. Di fatto, è stato introdotto già dal Senato – e rimane anche nel testo licenziato dalle Commissioni – un ergastolo della patente, perché gli anni che passeranno per riprendere la patente sono un periodo di tempo considerevole, che va da 15 a 30 anni. Quindi, di fatto è stato introdotto l'ergastolo della patente, che è un altro punto saliente che veniva richiesto, proprio perché vogliamo accompagnare la fase della repressione alla fase, appunto, deterrente e anche preventiva e, comunque, non consentire più, come talvolta avviene oggi, che chi commette questi tipi di reato possa tranquillamente rimettersi alla guida e, magari, porli nuovamente in essere.

Ora spetta a noi, una volta introdotto l'omicidio stradale, lavorare sul piano culturale, sul piano della prevenzione, sull'educazione stradale, sulla formazione, sugli investimenti in strade sicure, sul coinvolgere tutti gli operatori e tutte le istituzioni locali anche nel puntare su un piano del traffico, su un piano della sicurezza stradale che sia incisivo e che consenta anche di guardare a un'educazione stradale non solo dei nostri ragazzi nelle scuole, ma anche di tutti coloro che circolano nelle strade, che siano urbane, che siano extraurbane, che siano autostrade, proprio per sensibilizzarli a un'attenzione.

Il legislatore doveva fare, però, la propria parte, con un messaggio forte. Questa è la strada: noi auspichiamo che presto diventi legge, proprio per lanciare questo segnale che l'omicidio stradale è un reato grave, e che, quindi, deve richiamare molta più attenzione. Questa è la migliore risposta che noi possiamo dare a tanti familiari delle vittime della strada che oggi guardano con perplessità, con dolore e con rabbia a una risposta dell'azione penale a volte poco efficace.

Così non sarà più, con questo testo e, di fronte anche alle statistiche alle quali, purtroppo, guardiamo e ai numeri ai quali, purtroppo, guardiamo – ma dietro un numero, anche fosse uno, vi è una storia, una vita, una famiglia, dei valori e degli effetti –, penso che questa sia la migliore risposta per guardare avanti con fiducia, garantendo la certezza della pena e anche una seria rieducazione.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.