

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

N. 3917

## DISEGNO DI LEGGE

**d’iniziativa della senatrice FUMAGALLI CARULLI**

**COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 26 MARZO 1999**

—————

Modifiche legislative in materia di sicurezza stradale  
e di risarcimento alle vittime ed ai superstiti

—————

## **INDICE**

Relazione .....	<i>Pag.</i> 3
Disegno di legge .....	» 8

ONOREVOLI SENATORI. - Cardine del presente disegno di legge che è stato predisposto dal Comitato italiano familiari vittime della strada, è l'insegnamento dell'educazione stradale nelle scuole.

È coscienza diffusa che le migliori norme di prevenzione non risultano efficaci se i soggetti ai quali sono indirizzate non le assorbono come principi fondanti della propria esistenza: un apprendimento di questo genere è possibile solo nelle prime età e la scuola ne è lo strumento naturale.

L'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, ha indicato l'educazione stradale come attività scolastica obbligatoria; tale norma lasciava però alla discrezionalità ministeriale la disciplina attuativa e il decreto 5 agosto 1994 del Ministero della pubblica istruzione, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 193 del 19 agosto 1993, ha escluso nella pratica l'obbligatorietà affermata in teoria.

L'insegnamento della materia è pertanto affidato in genere alla buona volontà dei docenti di educazione fisica ed a sporadici quanto lodevoli interventi dei Corpi di polizia municipale e di strutture private: il risultato, dopo oltre un lustro, è che la sopracitata norma non ha indotto diminuzioni significative della gravissima pericolosità individuale dei neo-patentati e più in generale degli utenti della strada.

Il presente disegno di legge, oltre a definire più compiutamente l'ambito dell'educazione stradale, la propone espressamente come materia, non solo di studio ma di esame ed impegna il Governo a precisare programmi, testi, docenti ed orari di lezione.

L'obbligo di corredare ogni veicolo, prodotto in Italia o importato, di un meccanismo di limitazione della velocità, è proposto a tutela dello Stato di diritto prima an-

cora che della vita degli utenti: permettere l'immissione o il mantenimento in circolazione di veicoli in grado di superare i limiti massimi di velocità corrisponde infatti ad un chiaro invito a delinquere.

L'applicazione di un meccanismo aggiuntivo è preferita alla diretta limitazione della capacità del motore, in vista dell'opportunità di permettere l'esportazione dei veicoli prodotti in Italia, mentre la taratura su una soglia superiore di 10 chilometri orari alla velocità massima consentita - che si suppone non venga modificata, risultando il nostro Paese tra quelli più permissivi in materia - corrisponde all'esigenza di agevolare manovre di assoluta emergenza.

Si prevede, poi, la chiusura delle aziende inadempienti quale unica misura idonea ad assicurare il rispetto della norma, anche perchè non aggirabile mediante la sospensione dell'obbligo retributivo.

Che anche i veicoli già in circolazione vengano muniti del meccanismo di limitazione è poi necessario onde evitare, da un lato illegittime disparità, e dall'altro, una abnorme e per più aspetti dannosa preferenza per l'usato.

Poichè non sarebbe giusto accollare ai proprietari di tali veicoli una spesa derivante dalla pregressa inadempienza dello Stato all'evidente obbligo di imporre il limitatore, la stessa spesa verrà sostenuta, mediante la diretta applicazione o con rimborso, dal Ministero interessato.

Per assicurare che il meccanismo sia mantenuto attivo è prevista la sanzione per il proprietario che non lo tenga in efficienza o addirittura lo elimini.

Il progetto prevede un ampio lasso temporale per la concreta attuazione di queste norme.

Le disposizioni dell'articolo in esame rendono residuale la disciplina dell'eccesso di velocità, di cui all'articolo 4: va però riconosciuto che il campo di applicazione di quest'ultima norma - comprensivo delle infrazioni relative a limiti di velocità più bassi (50-70-90 chilometri orari), di quello massimo (130 chilometri orari), come delle infrazioni commesse nel necessario periodo di *vacatio* o con limitatore inefficiente - resta vasto quel che basta a giustificarlo.

La previsione legale di una responsabilità personale non assicurabile, quando sia giudizialmente accertata la responsabilità, è la prima delle disposizioni specifiche per lesioni stradali o gravissime.

La norma nasce dalla considerazione che escludere ogni conseguenza economica a carico di chi procura lesioni ad altri è socialmente errato, in quanto elimina una remora fondamentale alla commissione di atti dannosi; ed è questa remora che la norma intende recuperare, costringendo chi preme senza pensarci il piede sull'acceleratore a rendersi conto che ciò significa rischiare, oltre la propria e l'altrui vita, anche l'esborso di somme considerevoli.

La responsabilità personale non può d'altro canto riguardare una parte del risarcimento, che è giusto garantire al danneggiato a mezzo dell'assicurazione obbligatoria: la proposta prevede dunque una penale aggiuntiva, proporzionata al risarcimento, da utilizzare per scopi di prevenzione.

La limitazione della responsabilità in esame ai casi di colpa accertata giudizialmente, ha poi l'evidente obiettivo di spingere le compagnie assicuratrici a transigere, evitando i tempi del processo, onde non giungere alla sentenza.

La necessità che tutti paghino le più gravi conseguenze dei propri comportamenti, impone infine l'estensione concreta della norma anche ai responsabili economicamente più deboli, fermo il privilegio necessariamente concesso al credito per risarcimento danni rispetto a quello del Fondo.

Il disegno di legge preferisce puntare ad un assoluto rispetto dei limiti di velocità vi-

genti, piuttosto che ad una loro riduzione: in un Paese nel quale la velocità media sostenuta è di diverse decine di chilometri orari superiore a quella oggi consentita, un drastico abbassamento di quei limiti rischierebbe di rendere ingovernabile la situazione.

Per raggiungere l'obiettivo di una più efficace azione dissuasiva, sembra pertanto necessario, da una parte, modificare la sanzione accessoria della sospensione della patente di guida per eccesso di velocità nel senso di un suo aggravamento proporzionale alla gravità dell'infrazione e, dall'altra, integrarla, negli stessi termini, con il sequestro del veicolo.

Il disegno di legge prevede l'applicazione delle pene stabilite per l'omicidio preterintenzionale quando sia accertata la prevedibilità dell'evento di morte stradale e cioè quando risulti che il responsabile dell'omicidio abbia agito potendo o dovendo prevedere il sinistro o dopo essersi posto in condizione di non potere prevederlo; si tratta dei casi di guida ad alta velocità o contromano o in stato di ebbrezza da alcool o altre droghe, così come di quelli della mancata manutenzione e della mancata segnalazione di grave pericolosità della strada, ma anche di tutti gli altri nei quali il giudice possa individuare una facile prevedibilità dell'evento: la modifica non comporta una diversa configurazione del reato, che resta colposo, bensì un mero, anche se rilevante, aggravamento della pena nell'ipotesi di una condotta omicida priva di scusanti.

La estesa discrezionalità e la pesante responsabilità che la norma attribuisce all'organo giudicante appaiono pienamente giustificate dell'esigenza di porre in essere una efficace azione deterrente e comunque di assicurare una punizione corrispondente al violato bene della vita.

Appare poi opportuno, al fine di evitare un incremento dei reati di fuga e/o mancato soccorso, eventualmente indotto dall'applicabilità delle pene previste per l'omicidio

preterintenzionale, inasprire a loro volta le pene oggi previste per quei reati.

L'elevazione delle pene edittali per i reati di omicidio e lesioni stradali gravi e gravissime, se appare da un lato in linea con la norma precedente, è dall'altro necessaria in rapporto alla ampiezza sociale del fenomeno-reato ed alla gravità della colpa che è possibile riscontrare nella generalità dei casi.

Le migliaia di morti, le centinaia di migliaia di feriti, le migliaia di miliardi di spesa improduttiva che il nostro Paese registra ogni anno quale insopportabile conseguenza della guida sulla strada, esigono una considerazione dei detti reati ben diversa e una previsione sanzionatoria assai più severa di quella attuale.

Il disegno di legge prevede la accelerazione dei processi civili e delle istruttorie penali (non più di due mesi tra una udienza e l'altra, con divieto di udienze di mero rinvio per i primi; non più di sei mesi per le indagini preliminari e non più di quattro mesi per giungere al dibattimento, quanto alle seconde), ciò limitatamente alla trattazione di infortuni stradali con lesioni mortali o gravissime, in considerazione del terribile dolore di chi sopravvive, dolore delle stesse vittime o dei familiari superstiti, e dell'esigenza di assicurare loro giustizia e risarcimento quando ancora quella sofferenza può essere lenita.

A questi eventi di morte o di gravissima invalidità, che sconvolgono d'improvviso la vita di intere famiglie, spesso distruggendole e comunque impedendo a lungo o per sempre la loro felicità non possono essere opposti motivi di organico o di arretrato: l'apertura di una corsia processuale preferenziale per i gravi infortuni stradali è un obiettivo da raggiungere, anche a scapito di altre fattispecie di lite o di indagine, un irrinunciabile momento di civiltà, la conferma che non esiste giustizia senza memoria e senza tempo.

Il disegno di legge prevede ancora, per le stesse fattispecie e sulla base delle stesse considerazioni sopra esposte, l'esclusione di

ogni possibilità di diminuzione di pena senza il consenso delle parti offese.

L'interesse dello Stato allo snellimento dei processi ha condotto infatti all'istituzione di una corsia oggettivamente preferenziale per gli offensori, che va rivista se si apre, invece, una corsia preferenziale per gli offesi.

Quell'interesse non può infatti prevalere, sino a cancellarlo, su quello di chi sente il peso di un'offesa atroce, né questo peso può essere assunto e rappresentato da un pubblico ministero, più per sua fortuna non in grado, nella generalità dei casi, di sentirlo allo stesso modo.

A partire dal dato di comune esperienza che l'accertamento della responsabilità non offre in genere, in materia di infortunistica stradale, difficoltà tecniche o giuridiche di rilievo, il disegno di legge prevede l'attribuzione, in prima udienza, di una provvisoria, proporzionata al risarcimento che verrebbe riconosciuto in ipotesi di integrale accoglimento della relativa domanda, in favore della parte civile o attrice la cui pretesa non appaia palesemente infondata.

Il meccanismo è con ogni evidenza inteso a sollecitare il responsabile, o meglio la sua compagnia assicuratrice, al pagamento dei danni ancora prima del processo, in genere prolungato oltre ogni sopportabile limite proprio al fine di ritardare l'esborso; e la limitazione dell'ambito del suo funzionamento ai casi di lesioni mortali o gravissime, ne sottolinea da un lato l'eccezionalità e, dall'altro, lo stretto rapporto con situazioni estreme di dolore e di sofferenza.

La previsione di ripetizione della provvisoria anche nei confronti dei responsabili economicamente più deboli corrisponde, di nuovo, all'esigenza che la loro scarsa o nulla solvibilità al di fuori dei redditi di base non comporti l'inefficacia della norma nei casi nei quali non sia obbligatoria o manchi l'assicurazione per responsabilità civile o la compagnia assicuratrice non sia passivamente legittimata in proprio o comunque non paghi.

È necessario riconoscere che questa norma corre un forte rischio di concreta disapplicazione, o di applicazione non uniforme da parte di giudici diversi, sia per la concessione che per la quantificazione della provvisionale; si tratta però dello stesso rischio corso da innumerevoli disposizioni sostanziali e processuali che, intese a coprire con un principio di diritto una casistica estremamente differenziata, devono necessariamente affidarsi all'apprezzamento del giudice; la proposta va dunque valutata secondo la bontà del principio e non secondo le previsioni possibili intorno alla sua applicazione.

Si è preferita, infine l'introduzione della provvisionale a quella di un meccanismo che, come nella legge francese n. 85 del 5 luglio 1985 (nota come *loi Badinter*), impone alle compagnie assicuratrici di avanzare - anche per le lesioni alla persona ed entro pochi mesi dalla morte o dalla stabilizzazione dei postumi - un'offerta di risarcimento la cui eventuale inadeguatezza giudizialmente sancita porti a penali aggiuntive per le stesse compagnie; la ragione della preferenza è nella minore efficacia da attribuire a questo meccanismo, rispetto all'altro, in ordine allo scopo comune di sollecitare transazioni decorose: qualsiasi compagnia del nostro Paese preferirebbe infatti certamente, rispetto ad un esborso immediato, il rischio di una maggiore spesa da affrontare, però, al termine del processo.

I responsabili, e le loro compagnie assicuratrici pagano, infatti, paradossalmente la morte molto meno di una gravissima o anche grave invalidità, vista la riduzione del risarcimento patrimoniale (ai superstiti viene attribuita solo una parte, spesso minima, dell'importo globale di questo danno), l'esclusione (nei confronti dei superstiti che non riescano a provare un proprio danno biologico) del risarcimento del danno alla salute inferito alla vittima deceduta e soprattutto la risibile quantificazione del danno morale in favore degli stessi superstiti.

La soluzione adottata è quella di uguagliare il risarcimento del danno morale alla

misura del risarcimento del danno biologico totale che dovesse essere riconosciuto alla vittima: non solo si giunge così a risarcimenti più equi, soprattutto si aggancia così la quantificazione ad un dato - il valore biologico della persona perduta - che, anche se non obiettivo, è facilmente identificabile, col risultato di escludere quello che è oggi il momento più tetro del dopo infortunio: la monetizzazione del dolore.

Il disegno di legge prevede ancora un risarcimento proporzionato al grado di parentela o di coniugio, alla situazione di convivenza ed infine alla sopravvivenza di altri congiunti dello stesso grado della vittima, quale necessario inquadramento delle più frequenti ipotesi differenziatrici.

La delega al Governo prevista dall'ultimo articolo riguarda una serie di modifiche legislative, da una parte intese ad imporre all'Esecutivo l'attuazione di efficienti campagne informative sulla gravità della strage stradale nel nostro Paese, anche in raffronto ai dati europei e, dall'altra, ordinate a disciplinare aspetti del traffico stradale, dei rischi ad esso inerenti e delle conseguenze del loro verificarsi, in termini che tengano conto sia delle più avanzate metodologie di valutazione degli utenti della strada (concessione e ritiro della patente, eccetera), sia dell'esigenza di controllarne e indirizzarne il comportamento concreto con maggior rigore ed anche mediante nuove tecnologie (potenziamento dell'attività di prevenzione, impianto del tachigrafo, eccetera), sia della particolarità delle situazioni da disciplinare (stragi da discoteca, eccetera), sia della necessità di generalizzare l'uso dei moderni strumenti di protezione contro e in caso di incidente, sia infine della opportunità che la società nel suo insieme risarcisca il danno economico, che anche essa ha provocato, o che comunque non ha saputo evitare, dei superstiti bisognosi delle vittime incolpevoli. Per quanto riguarda l'esigenza ormai improcrastinabile di adottare criteri validi a livello nazionale per la valutazione del danno

biologico si rinvia ad altra iniziativa legislativa, attualmente in fase di elaborazione.

Una così ampia - e, almeno nelle intenzioni, omnicomprensiva - normativa dei problemi presentati dal traffico stradale può essere impostata e formulata solo con uno studio interdisciplinare ad altissimo livello, che non rientra nella competenza o comunque nei tempi decisionali delle Camere in rapporto all'urgenza delle soluzioni e che va dunque affidato all'Esecutivo.

A garantire che la volontà politica non sia snaturata da difficoltà o impacci amministrativi o di altra natura restano la precisione delle indicazioni contenute nel disegno di legge - specie se tale precisione

verrà, prima della licenza parlamentare, affinata ancora - e la brevità del termine assegnato per l'attuazione della delega.

È chiaro che alcune delle soluzioni proposte - in particolare quelle che prevedono l'assoggettamento ad esame psicologico di chi chiede la patente di guida, o il suo rinnovo, e le ispezioni anti-droga all'interno delle discoteche - comportano invasioni di campo di particolare delicatezza; si tratta però di norme che, in quanto intese a bloccare alla radice situazioni diffuse di grave rischio per la vita, non possono non sacrificare diritti di minor rilievo sociale e costituzionale.

**DISEGNO DI LEGGE**

## Art. 1.

*(Insegnamento dell'educazione stradale  
nelle scuole)*

1. L'educazione stradale - intesa come conoscenza da parte degli studenti della pericolosità della strada e della guida, dei principi di sicurezza e delle norme di condotta per tutti gli utenti, dei fondamenti giuridici del danno, del risarcimento e dell'assicurazione, dei dati della strage stradale e dello stato della legislazione sulla materia, degli elementi di funzionamento e delle norme di conduzione dei veicoli, dei comportamenti e degli interventi di pronto soccorso in caso di incidente e soprattutto come interiorizzazione della necessità di usare la strada, escludendo ogni soggettivo stato di incapacità ed aggressività - è materia di studio e di esame in tutta la scuola dell'obbligo e fa parte della didattica nelle scuole materne pubbliche e private.

2. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge il Ministro della pubblica istruzione, di intesa con i Ministri dei trasporti e della navigazione, dei lavori pubblici e dell'interno, predispone con proprio decreto appositi programmi di insegnamento dell'educazione stradale per tutti gli istituti scolastici e per i loro diversi ordini e gradi.

3. Con lo stesso decreto di cui al comma 2 il Ministro della pubblica istruzione determina le modalità di insegnamento dell'educazione stradale e quelle di verifica del suo apprendimento, individua le caratteristiche dei testi e le figure dei docenti, indica le ore settimanali di lezione per le scuole di ogni ordine e grado.

4. I singoli istituti possono chiedere, per esercitazioni pratiche che non devono superare la misura di un quinto rispetto al mon-



te ore di insegnamento della materia, la collaborazione dei Corpi di polizia municipale e delle unità di pubblica sicurezza, Carabinieri e Guardia di finanza interessate alla sicurezza stradale.

5. I singoli istituti possono anche chiedere, a fini di insegnamento e non di valutazione, e per non oltre un quinto rispetto al monte ore di insegnamento della materia, l'intervento dei servizi di psicologia delle aziende sanitarie locali, nonché dei medici dei servizi di pronto soccorso delle stesse aziende.

6. Le spese occorrenti sono reperite nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio del Ministero della pubblica istruzione, anche con riduzione delle spese previste in altri capitoli.

7. L'articolo 230 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è abrogato. Sono parimenti abrogate tutte le disposizioni ministeriali non coerenti con gli scopi ed i fini della presente norma.

## Art. 2.

### *(Limitatore di velocità)*

1. I produttori e gli importatori di veicoli a motore di qualsiasi genere e tipo, destinati al trasporto di persone e/o cose sulle autostrade, strade urbane ed extraurbane pubbliche di ogni categoria nel territorio italiano, corredano i detti veicoli - quando la loro velocità possa superare i centotrenta chilometri orari - di un meccanismo approvato dal Ministero dei trasporti e della navigazione, che ne limita la velocità massima a centoquaranta chilometri orari.

2. L'accertamento della produzione o della importazione di uno o più veicoli privi del meccanismo di limitazione previsto dal comma 1 comporta il divieto, imposto nei confronti del produttore o dell'importatore dal Ministro dei trasporti e della navigazione, con apposito decreto, della prosecuzione dell'attività dell'intera azienda per

cinque giorni lavorativi, dieci in caso di recidiva accertata nell'arco di sei mesi, con obbligo per il produttore o l'importatore di pagamento delle retribuzioni ai lavoratori dipendenti anche nei periodi di sospensione del lavoro.

3. I proprietari dei veicoli di cui al comma 1, che alla data del comma 5, risultano non dotati del meccanismo di limitazione ivi previsto, provvedono alla sua applicazione sui detti veicoli a carico del Ministero dei trasporti e della navigazione che precisa, con proprie disposizioni, modi e termini del montaggio diretto a propria cura, ovvero del rimborso del relativo costo, coprendo la spesa nell'ambito degli ordinari stanziamenti di bilancio.

4. La mancanza o l'inefficienza dei meccanismi di limitazione di cui ai commi da 1 a 3 comporta, quando accertata su veicolo in circolazione, il sequestro dello stesso veicolo per sei mesi, con spese di rimessaggio a carico del proprietario.

5. Le norme di cui al presente articolo entrano in vigore dopo sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge sulla *Gazzetta Ufficiale*.

### Art. 3.

*(Responsabilità personale non assicurabile in materia di lesioni stradali mortali o gravissime)*

1. È costituito presso il Ministero dei trasporti e della navigazione, e sotto la diretta responsabilità del Ministro, che lo amministra e lo rappresenta, un Fondo di sovvenzionamento delle iniziative e delle attività pubbliche e private indirizzate alla prevenzione degli incidenti sulla strada, alimentato dai versamenti di cui al comma 2.

2. Chiunque, per colpa giudizialmente accertata, provochi un incidente stradale o ne aggravi le conseguenze causando la morte di terzi o trasportati o procurando loro lesioni personali gravissime e venga per ciò condannato al risarcimento del danno in fa-

vore delle vittime o dei loro aventi causa è tenuto, salva ogni altra conseguenza civile e penale, a corrispondere personalmente al Fondo di cui al comma 1 una somma pari al 10 per cento dell'importo complessivamente liquidato a titolo di risarcimento.

3. L'obbligo di cui al comma 2 non è assicurabile e il suo adempimento è suscettibile di esecuzione forzata da parte del Fondo secondo le disposizioni generali ed anche, nella misura del 30 per cento, sulle somme dovute al responsabile degli incidenti di cui al comma 2 per retribuzioni ed indennità relative a rapporto di lavoro subordinato nonché per pensioni o rendite previdenziali ed assistenziali di qualsiasi natura.

4. Nelle ipotesi di concorso, il credito della vittima o dei suoi aventi causa per il risarcimento dei danni è privilegiato rispetto al credito del Fondo di cui al comma 1.

#### Art. 4.

##### *(Eccesso di velocità)*

1. Il comma 8 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

«8. Chiunque supera di oltre 10 chilometri orari e di non oltre 30 chilometri orari i limiti massimi di velocità è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire duecentotrentacinquemila a lire novecentoquarantamila».

2. Il comma 9 dell'articolo 142 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dai seguenti:

«9. Chiunque supera i limiti massimi di velocità di oltre 30 chilometri orari è soggetto, oltre alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire cinquecentosettantasettemilacinquecento a lire duemilioneitrecentocinquantamila, alle seguenti sanzioni amministrative accessorie, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI:

a) se il superamento è di non oltre 40 chilometri orari, sospensione della patente

di guida e sequestro del veicolo per trenta giorni, quando l'infrazione sia ammessa dal conducente e di sessanta giorni quando sia altrimenti accertata con provvedimento definitivo;

b) se il superamento è di non oltre 50 chilometri orari, sospensione della patente di guida e sequestro del veicolo per sessanta giorni, quando l'infrazione sia ammessa dal conducente e di centoventi giorni, quando sia altrimenti accertata con provvedimento definitivo;

c) se il superamento è maggiore di 50 chilometri orari, sospensione della patente di guida e sequestro del veicolo per novanta giorni, quando l'infrazione sia ammessa dal conducente e di centottanta giorni, quando sia altrimenti accertata con provvedimento definitivo.

9-bis. Le sanzioni amministrative accessorie di cui al comma 9 sono raddoppiate quando la violazione è commessa da conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni o recidivo nell'arco di dodici mesi per una delle infrazioni previste nel presente comma».

## Art. 5.

### *(Prevedibilità dell'evento)*

1. Il reato di omicidio colposo, commesso con violazione delle norme del codice della strada o comunque di quelle relative alla circolazione stradale, è assoggettato alla pena prevista dall'articolo 584 del codice penale, quando il responsabile o coresponsabile del sinistro risulti avere agito potendo o dovendo ritenere prevedibile l'evento.

2. Nei confronti dei soggetti di cui al comma 1 si applica la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente a vita.

3. Nell'ipotesi di cui al comma 1, il responsabile è punito con la reclusione da uno a tre anni per il reato di cui al comma

6 dell'articolo 189 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e con la reclusione da due a sei anni per il reato di cui al comma 7 dello stesso articolo 189.

Art. 6.

*(Elevazione delle pene edittali per i reati di lesioni colpose stradali gravi, gravissime e mortali)*

1. Il secondo comma dell'articolo 589 del codice penale è sostituito dal seguente:

«Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la pena è della reclusione da tre a nove anni e si applica la sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente di guida per nove anni; se è commesso con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, la pena è della reclusione da uno a cinque anni».

2. Il terzo comma dell'articolo 590 del codice penale è sostituito dal seguente:

«Se i fatti di cui al precedente capoverso sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la pena per le lesioni gravi è della reclusione da sei mesi a due anni o della multa da lire dieci milioni a lire quaranta milioni e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da due a sei anni, con applicazione della sanzione amministrativa accessoria del ritiro della patente di guida per due anni; se i fatti sono commessi con violazione delle norme per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, la pena per le lesioni gravi è della reclusione da due a sei mesi o della multa da lire quattrocentomila a un milione duecentomila e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da sei mesi a due anni o della multa da lire un milione duecentomila a due milioni quattrocentomila».

## Art. 7.

*(Accelerazione dei processi civili in materia di risarcimento danni da incidenti stradali gravi)*

1. Dopo l'articolo 175 del codice di procedura civile è inserito il seguente:

«Art. 175-bis. – Quando è chiamato a pronunciare su domanda di risarcimento relativa a lesioni personali mortali o gravissime provocate da incidente stradale il giudice istruttore fissa le udienze di trattazione successive alla prima a non più di due mesi l'una dall'altra.

Nei processi di cui al primo comma sono vietate le udienze di mero rinvio.».

## Art. 8.

*(Abbreviazione dei termini dell'istruttoria penale ed esclusione dei meccanismi di riduzione di pena in ordine ai reati di lesioni stradali mortali o gravissime)*

1. Dopo l'articolo 553 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

«Art. 553-bis. – 1. Quando si procede per taluno dei reati previsti dall'articolo 589, secondo comma, e dall'articolo 590, terzo comma, prima parte, del codice penale il termine di cui al secondo comma dell'articolo 405 è ridotto a tre mesi.

2. Tale termine è prorogabile di soli due mesi, ai sensi dell'articolo 406 e soltanto per i motivi di cui alle lettere *b)* e *c)* dell'articolo 407.

3. La durata delle indagini preliminari non può in nessun caso superare i sei mesi.».

2. Dopo l'articolo 554 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

«Art.554-bis. – 1. Quando si procede per taluno dei reati previsti dall'articolo 589, secondo comma, e dall'articolo 590, terzo comma, prima parte del codice penale, il

decreto di citazione a giudizio deve essere emesso entro trenta giorni dalla chiusura delle indagini preliminari».

3. Dopo l'articolo 555 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

«Art. 555-bis. - 1. Quando si procede per taluno dei reati previsti dall'articolo 589, secondo comma, e dall'articolo 590, terzo comma, prima parte del codice penale, l'udienza di comparizione di cui alla lettera d) dell'articolo 555 è fissata a non oltre novanta giorni dalla emissione del decreto».

4. Dopo l'articolo 448 del codice di procedura penale è inserito il seguente:

«Art. 448-bis. - 1. Quando si procede per reati di omicidio colposo stradale o di lesioni gravissime stradali le richieste di cui agli articoli 438, comma 1, e 444, comma 1, del codice di procedura penale sono procedibili soltanto se vi è il consenso delle persone offese dal reato limitatamente alla stessa vittima, se sopravvissuta, ed in grado di fornirlo e altrimenti, e nell'ordine, a tutti i parenti anche adottivi entro il primo grado, in loro mancanza al coniuge».

#### Art. 9.

*(Attribuzione di provvisoria in materia di lesioni stradali mortali o gravissime)*

1. Il giudice civile ed il giudice penale chiamati a trattare casi di incidenti stradali nei quali sia allegata e documentalmente provata la sussistenza di lesioni gravissime a danno delle vittime, o la loro morte, sono tenuti nella prima udienza di trattazione e, nella prima udienza dibattimentale, su richiesta delle vittime o dei loro aventi causa e, sempre che la domanda non appaia palesemente infondata, a condannare coloro che vengono indicati come responsabili del danno e, ove risulti rapporto di assicurazione che lo permetta, i loro assicuratori, al pagamento in favore delle stesse vittime o dei

loro aventi causa di una provvisionale pari ad una percentuale, variabile tra il 30 ed il 50 per cento in ragione della apparente fondatezza della domanda, di quanto presumibilmente verrebbe liquidato in sentenza a titolo di risarcimento del danno allegato.

2. L'adempimento dell'obbligo nascente dalla condanna di cui al comma 1 è suscettibile di esecuzione forzata secondo le disposizioni generali; anche sulle somme dovute al presunto responsabile per retribuzioni ed indennità relative a rapporto di lavoro subordinato nonché per pensioni o rendite previdenziali ed assistenziali di qualsiasi natura, nella misura del 30 per cento di tali somme.

#### Art. 10.

##### *(Risarcimento del danno morale)*

1. Il risarcimento del danno morale da morte è, salvo l'accertamento e la graduazione delle responsabilità, liquidato in favore dei superstiti nell'importo che sarebbe stato dovuto alla vittima, in caso di danno biologico pari al 100 per cento, quando abbiano diritto al detto risarcimento il coniuge o convivente e gli ascendenti e discendenti in linea retta, da soli o in concorso tra loro e/o con altri parenti.

2. Se hanno diritto al risarcimento soltanto parenti entro il secondo grado, da soli o in concorso con altri, l'importo di cui al comma 1 è ridotto del 30 per cento.

3. Per ciascuna delle due ipotesi di non convivenza con la vittima dei soggetti di cui ai commi 1 e 2, e di sopravvivenza di altri loro congiunti dello stesso grado della vittima, gli importi di cui ai commi 1 e 2 sono ridotti del 10 per cento.

4. Il giudice può aumentare fino al 20 per cento l'importo del risarcimento liquidato ai sensi dei commi da 1 a 3, in considerazione delle particolarità del caso.



## Art. 11.

*(Delega al Governo)*

1. Il Governo è delegato ad emanare, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi sulla base dei seguenti principi e criteri direttivi:

*a)* informazione e coinvolgimento dell'opinione pubblica sui problemi della infortunistica stradale con campagne annuali di diffusione dei dati relativi alle conseguenze di mortalità, invalidità e spesa sociale, in Italia e negli altri Paesi dell'Unione europea;

*b)* modifica della disciplina di concessione della patente di guida, con l'istituzione dell'obbligo di ottenerla per la conduzione su strada di qualsiasi veicolo a motore, con l'introduzione della patente a punti, con il suo rilascio soltanto a chi dimostri una assoluta padronanza della conduzione del veicolo ed una totale conoscenza delle norme di circolazione, di prevenzione degli incidenti e del pronto soccorso e non abbia tenuto comportamenti irrispettosi della vita e della salute propria e altrui;

*c)* deciso, capillare e duraturo potenziamento delle attività statali e degli enti territoriali, di prevenzione della incidentalità e dei reati stradali, con particolare riguardo allo stato di manutenzione e sicurezza delle strade, ai limiti di velocità, alle condizioni psicofisiche dei conducenti - da controllare nell'immediatezza di ogni incidente con lesioni personali - all'uso delle cinture di sicurezza per le autovetture e del casco per moto e ciclomotori, alla generalizzazione dei sovrappassi pedonali e dei controlli visivi collegati ai semafori, all'impianto di efficienti *guard-rail* nei tratti particolarmente esposti di tutte le strade pubbliche e di reti di protezione in corrispondenza dei tratti pericolosi dei viadotti autostradali;

d) anticipare la chiusura serale delle discoteche generalizzando i controlli anti-droga al loro interno e nei confronti dei conducenti sulle vie di ritorno da esse;

e) imporre a necessario corredo di ogni autovettura prodotta o importata nel Paese dopo l'entrata in vigore della normativa delegata - *air-bag* conducente e passeggeri, impianto frenante ABS, interruttore inerziale anti-incendio, poggiatesta anche posteriori, estintore e tachigrafo - prevedendo sanzioni amministrative nei confronti dei produttori e degli importatori inosservanti;

f) costituire in favore del coniuge o convivente e dei parenti entro il primo grado, superstiti di persone incolpevolmente decedute per incidente stradale, una posizione preferenziale in tutti i concorsi e graduatorie relativi al pubblico impiego.

2. Agli eventuali oneri derivanti dall'attuazione del presente articolo si fa fronte con gli ordinari stanziamenti di bilancio delle Amministrazioni interessate, anche con riduzione delle spese imputate ad altri capitoli.



