

SEGRETERIA COMMISSIONE
GIUSTIZIA SENATO

AUDIZIONI
SUL DISEGNO DI LEGGE
NN. 859-1357-1378-1484-1553 (NORME PENALI SULL'OMICIDIO STRADALE)
CONTRIBUTI DEGLI AUDITI

24 LUGLIO 2014

INDICE

ASAPS	1
Ass. Lorenzo Guarnieri Onlus – Ass. Gabriele Borgogni Onlus -Nota per la Commissione Giustizia del Senato	1
Proposta di legge per introduzione del reato di “Omicidio Stradale” preparata da Comune di Firenze, Asaps	6
Parere del Prof. Avv. C.F. Grosso sull’introduzione del reato di “Omicidio Stradale”	14
AIFVS	23
Proposta di legge AIFVS	23
Proposte di introduzione della figura dell'omicidio stradale.....	30
Relazione del Primo Presidente della Corte Suprema di Cassazione	32
Relazione dell' Avv. Gianmarco Cesari	39
Prof. Maria Augusta Raggi	44
Uso di sostanze psicotrope e inabilità alla guida	44

ASAPS

Ass. Lorenzo Guarnieri Onlus – Ass. Gabriele Borgogni Onlus -Nota per la Commissione Giustizia del Senato

Audizione del 24 Luglio 2014

Introduzione del reato di “Omicidio Stradale” nel nostro ordinamento: definizione, perché cambiare, quali sono le obiezioni e cosa ne pensano i cittadini.

La proposta di legge popolare promossa dalle seguneti associazioni: Associazione amici e sostenitori della Polizia Stradale, Associazione Gabriele Borgogni e Associazione Lorenzo Guarnieri insieme al Comune di Firenze (76.000 sottoscrizioni e primo firmatario Matteo Renzi) identificava il reato di omicidio stradale quando si è in presenza di una vittima uccisa da un conduttore di veicolo a motore che guidava sotto l'influenza di alcol (> 0.8 g/l) e/o di droga. Il nostro obiettivo era quello di portare rapidamente una proposta concreta alla discussione parlamentare, rimanendo aperti anche all'eventuale aggiunta di altre violazioni del Codice della Strada (CdS) che potessero configurare una guida pericolosa (quale, a titolo di possibile esempio, il superamento eccessivo di limiti di velocità).

QUADRO NORMATIVO ATTUALE: PERCHE' CAMBIARE ?

Il quadro normativo attuale prevede che gli omicidi causati da violazione di norme del CdS rientrino nell'articolo 589 del codice penale (cp) – omicidio colposo - e prevedono una pena che va da un minimo di 2 anni a un massimo di 10. Nel nostro ordinamento il furto pluriaggravato (esempio borseggio in un autobus) art 625 cp è punito con una pena da 3 a 0 anni. Crediamo che il criterio della proporzionalità” della pena non sia rispettato e che questo sia un buon motivo per cambiare.

Nella realtà poi le pene effettive sono intorno ai 2 anni con nessuna misura restrittiva per chi uccide.

Molti parlano dell'applicazione del "dolo eventuale" già previsto nel nostro ordinamento come una possibile soluzione. In realtà se contiamo il numero stimato di 25.394 omicidi con violazione di norma del CdS nel periodo 2001-2010, siamo a conoscenza solo di 2 (due) casi nel quale il dolo eventuale (art 575 cp) è stato applicato. Per cui questa possibile soluzione non ci appare tale.

Da un punto di vista preventivo le pene attuali effettive (che vanno da 1 a 3 anni) non sembrano svolgere alcuna funzione in quanto siamo fra i grandi paesi Europei quelli con il più alto numero di decessi per milione di abitante (esempio il Regno Unito ha la metà dei nostri morti).

COME CAMBIARE: I SUGGERIMENTI DELLA NOSTRA PROPOSTA

1. **Cambiare nome:** da "omicidio colposo" a "omicidio stradale" – questo comporterebbe una maggiore attenzione al fenomeno da parte della Giustizia e delle forze di Polizia
2. **Aumentare la Pena:** da 3-10 anni a 8-18 anni: almeno un giorno di misura restrittiva
3. **Arresto in flagranza di reato:** vale per chi ruba un portafoglio non vale per chi uccide
4. **Ergastolo della patente:** Revoca definitiva della patente come accade per il Porto d'Armi

QUALI SONO LE OBIEZIONI PIU' COMUNI ? COME RISPONDIAMO

D1: *Nel nostro codice gli omicidi sono già classificati come "volontario", "preterintenzionale" e "colposo". Su questo si basa il nostro diritto. Come pensate sia possibile cambiare ?*

R1: In realtà nel nostro codice penale esistono già altre tipologie di omicidio: Art 578 Infanticidio, Art 579 Omicidio del consenziente. Il nostro codice è e deve essere un documento che cambia e si adegua ai tempi. Esisteva ad esempio il "delitto d'onore" art 587 che fu abrogato nel 1981. Esistono ad esempio molte fattispecie introdotte

negli ultimi anni (lesioni alle forze dell'ordine in prossimità degli stadi – 583 quater, reato di stalking – 612 bis - ed altre) che tendono a colpire fenomeni di evidente problematica sociale al di là della pura impostazione teorica del codice Rocco sul quale si basa il nostro codice penale vecchia ormai di quasi 100 anni.

D2: *Se facciamo l' "omicidio stradale" dovremmo poi fare l' "omicidio ospedaliero", l' "omicidio di caccia" . e tanti altri: cosa ne pensate ?*

R2: L'omicidio a seguito di infrazione delle regole del CdS è di gran lunga la fattispecie criminosa di omicidio prevalente da un punto di vista numerico. Si possono stimare in anno almeno 1.500 omicidi "stradali" contro 600 omicidi volontari con arma da fuoco o da taglio e 33 morti per incidenti di caccia all'anno. Dei 1.170 morti sul lavoro del 2011, 507 sono morti in "itineri" per violenza stradale. Stiamo parlando della prima causa di morte in Italia sotto i 40 anni. Non c'è dubbio che la violenza stradale sia l'emergenza criminale numero 1 e pertanto come tale vada trattata.

D3: *Trasformare la "colpa" in "dolo" è anticostituzionale e viola i più elementari principi del diritto: come rispondete ?*

R3: Ad esempio chi si mette alla guida con un tasso alcolico superiore a 0.8 g/l accetta un rischio di provocare uno scontro 380 volte superiore a quello di un guidatore sobrio. I profili del "dolo" sono senza dubbio spesso presenti. Non vogliamo però essere noi a rispondere a questa obiezione, ma lo facciamo attraverso il parere dell' Avv. Prof. Carlo Federico Grosso, noto docente di Diritto Penale a Torino, ex Vicepresidente del Consiglio Superiore della Magistratura e Presidente dal 1998-2001 della commissione ministeriale per la modifica del codice penale. Secondo il Prof. Grosso il nuovo reato non solo è ammissibile ma è anche auspicabile considerando l'impatto sociale del problema (cfr. copia del parere allegata *).

D4: *Gli altri paesi sono tutti come noi, non ce l'hanno. Avete degli esempi?*

R4: La situazione è variegata per quanto riguarda questo reato. Il reato specifico di omicidio stradale è previsto in gran parte degli USA. In Europa è previsto dal 1988 in UK (“D700 Road Traffic Act 1988 – causing death by careless driving – drink/drugs”) e più recentemente in Olanda e Norvegia. Esistono sicuramente esempi.

D5: *Non è una forma di prevenzione efficace, sono altre le cose che servono per migliorare la sicurezza stradale. Cosa dite ?*

R5: Premesso che la funzione di una pena non è solo preventiva, ma è anche “retributiva” e “educativa”. Oggi al reato corrisponde “nessuna pena” (chi uccide non si fa un giorno di carcere) per cui una pena inesistente non può svolgere nessuna funzione. I paesi con legislazioni più severe sono quelli a più bassa mortalità (in UK, paese simile a noi, muoiono la metà delle persone). Per diminuire la violenza stradale cambiare la legge non è l’unica cosa da fare ma è sicuramente fra le prime cose da fare.

COSA NE PENSANO I CITTADINI ?

- **76.000 firme** qualificate (con documento, indirizzo e contatto) raccolte sino ad oggi.
50.000 in cinque mesi

- **Più di 60** fra associazioni, fondazioni e enti pubblici hanno aderito formalmente all’iniziativa (l’elenco è nel sito www.omicidiostradale.it)

- Nei sondaggi fatti da Corriere della Sera, Quotidiano Nazionale, Ispo/Fondazione ANIA viene riportata costantemente una percentuale di **85% di Italiani favorevoli** all’introduzione del reato di omicidio stradale.

CONCLUSIONI

Non c’è dubbio che la legislazione attuale sia carente, non al passo dei tempi e non in grado di affrontare il fenomeno criminale a più alto impatto sociale: la “violenza stradale”. L’introduzione del reato di “Omicidio Stradale” sarebbe sicuramente un passo avanti nella direzione giusta: fornire “giustizia” alle vittime e aiutare nella “prevenzione”. Da un punto di vista giuridico il nuovo reato appare non solo

possibile ma auspicabile. I cittadini hanno espresso il loro gradimento attraverso un gesto attivo quale 76.000 firme su una proposta di legge e nei sondaggi è favorevole l'85% della popolazione. Einstein diceva *“il mondo è quel disastro che vedete non tanto per i guai combinati dai malfattori ma per l'inerzia dei giusti che se ne accorgono e stanno lì a guardare”*. Crediamo che per il Parlamento sia giunto il momento di smettere di guardare e di agire.

Proposta di legge per introduzione del reato di “Omicidio Stradale” preparata da Comune di Firenze, Asaps

*Associazione Lorenzo Guarnieri, Associazione Gabriele Borgogni e sottoscritta da 76.000
cittadini. Primo firmatario Matteo Renzi*

Proposta di legge

OMICIDIO E LESIONI STRADALI

Premessa

Il fenomeno della violenza stradale ha ormai raggiunto livelli di pericolosità non più contrastabili con l'attuale quadro normativo, basato su fattispecie di illecito penale caratterizzate quale elemento psicologico dalla colpa, per lo più specifica in quanto correlata alla violazione di norme di comportamento del Codice della Strada. Non esiste nell'ordinamento giuridico un'autonoma ed adeguata considerazione del fenomeno stesso, la cui tutela, proprio per la ricordata gravità delle conseguenze, non può essere affidata solamente a ipotesi di reato dogmaticamente “non volontarie”, sebbene recentemente aggravate mediante la previsione di singole fattispecie circostanziate. A chi, per lavoro o per sventura, è stato obbligato a confrontarsi con questo fenomeno, è purtroppo evidente tale mancanza di attenzione specifica per omicidio e lesioni stradali, comunque riconducibili agli omonimi reati colposi, ancorché come già detto in forma aggravata. Con questa proposta si intende colmare quella che viene sentita come una vera e propria lacuna normativa inaccettabile perché non rispondente a criteri di proporzionalità tra i beni che si mettono a repentaglio (vita ed integrità fisica) e l'atteggiamento psicologico del reo. In tale ottica diventa determinante incidere non soltanto sull'entità della pena e sulle misure che ne garantiscano l'immediata efficacia, ma soprattutto sul corretto inquadramento

dell'approccio psicologico di chi, consapevole della pericolosità della propria condotta, ne accetta il rischio in totale dispregio delle pressoché inevitabili conseguenze della stessa. Ecco perché si intende creare un quadro sanzionatorio autonomo, ma comunque basato su fattispecie legislative che in circostanze oggettive ben precise e sintomatiche della volontarietà indiretta del proprio operato ne implicino l'inquadramento in tali termini individuando per la prima volta, in Italia, le fattispecie autonome dell'omicidio e delle lesioni personali stradali.

Negli ultimi anni si è assistito a coraggiosi tentativi di giudici che hanno cominciato ad inquadrare non come non colposo l'omicidio riconducibile all'infortunistica stradale, individuando un diverso, e più grave, atteggiamento psicologico dell'autore che in presenza di ben particolari presupposti oggettivi (stato di ebbrezza, alterazione da sostanze stupefacenti), si sia comunque posto alla guida di un veicolo, con ciò solo accettando il rischio, non tanto di produrre un pericolo potenziale alla sicurezza della circolazione, quanto di provocare la morte di altri, in evidente dispregio al ben giuridico "vita". Anche dalla lettura di tali sentenze trae forza l'esigenza di creare già a livello normativo fattispecie autonome, che si contrappongano a quelle meramente colpose, per definizione caratterizzate da un livello di disvalore sociale decisamente minore e per certo nemmeno a livello di immaginario collettivo paragonabile a quello che si va necessariamente a ledere. Per rendere immediatamente intellegibile l'intento di questa proposta, vanno ancora sottolineati tre aspetti:

1. da un lato, il fenomeno violenza stradale – che produce, in termini di costi sociali, somme pari al 2% del prodotto interno lordo italiano (circa 30 miliardi di Euro all'anno) – ha assunto dimensioni e forme tali da necessitare, a livello di interesse istituzionale e di impatto normativo, un decisivo cambio di

impostazione, privilegiando la parola “**omicidio**” a tutto ciò che residualmente lo caratterizza;

2. dall’altro, la oggettiva difficoltà di individuare un discrimine netto tra dolo indiretto e colpa con previsione nel caso di morte/lesioni collegate a scontri stradali, causati da individui sotto effetto di alcol e/o droga, che non può essere rimessa all’iniziativa e alla sensibilità di singoli magistrati coraggiosi;
3. vengono volutamente tralasciati, per doverosa scelta sistematica, certo non per disinteresse, le possibili conseguenze di distorsioni interpretative della normativa sull’assicurazione R.C., con il chiaro intento e monito al legislatore futuro di farne oggetto di tempestiva e successiva modifica adeguatrice per garantire

l’importante tutela risarcitoria quale ristoro, se non altro materiale, dei gravissimi danni subiti dalle vittime della strada e dai loro familiari.

Con tali premesse, si pensa possa essere chiaro anche nella forma l’articolato normativo che si va a proporre. Esso si compone di 9 articoli suddivisi in tre diversi capi, a seconda del testo di riferimento sul quale si va ad incidere, essendosi posta la necessità di armonizzazione delle diverse fonti del diritto che a vario titolo disciplinano la materia: il codice penale, il codice di procedura penale e il codice della strada.

CAPO I

MODIFICHE AL R.D. 19 ottobre 1930, n. 1398. Approvazione del testo definitivo del Codice penale

Articolo 1 (introduzione del reato di cui all’articolo 575-bis omicidio stradale)

Dopo l'articolo 575 c.p. è inserito l'articolo 575-bis:

575-bis (omicidio stradale). Chiunque ponendosi alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli 186, comma 2, lettera b) e c) e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 e successive modificazioni causa la morte di un uomo è punito con la reclusione da otto a diciotto anni. Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentata fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni ventuno. Tali sanzioni si applicano anche nelle ipotesi di omicidio commesso da conducente che, nell'immediatezza dopo il fatto, non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e prestare soccorso.

Articolo 2 (Modifiche all'articolo 576 c.p. Circostanze aggravanti)

All'articolo 576, comma 1, c.p. la parola "precedente" è sostituita con "575 c.p."

Articolo 3 (introduzione dell'articolo 582-bis c.p. reato di lesioni personali stradali)

Dopo l'articolo 582 c.p. è inserito l'articolo 582-bis c.p.:

582-bis (lesioni personali stradali). Chiunque ponendosi consapevolmente alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli 186, comma 2, lettera b) e c) e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 causa ad alcuno una lesione personale dalla quale deriva una malattia nel corpo o nella mente è punito con la reclusione da due mesi a due anni per lesioni gravi. Se la lesione è gravissima la pena passa da due anni a sei anni. Nel caso di lesioni di più persone la pena può essere aumentata fino al triplo,

per un massimo di anni dieci. Se la malattia ha una durata non superiore ai venti giorni e non concorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dall'articolo 583 il delitto è punibile a querela della persona offesa.

Articolo 4 (Modifiche dell'articolo 589 c.p. omicidio colposo)

L'articolo 589, comma 3, numero 1) c.p. è sostituito dal seguente:

“1) soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera a) del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2) soggetti di cui all'art.186-bis, comma 1, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285, che si siano messi alla guida dopo aver assunto bevande alcoliche, qualora sia accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 0 e non superiore a 0,5 gr.”

Articolo 5 (Modifiche dell'articolo 590 c.p. lesioni personali colpose)

Nell'articolo 590, comma 3, c.p. secondo periodo le parole ed i numeri “dell'articolo 186, comma 2, lettera c)” sono sostituite dalle parole e dai numeri “dell'articolo 186, comma 2 lettere a) e 186-bis, comma 1

Nell'art.590, il comma 5 è sostituito dal seguente: “Il delitto è punibile a querela della persona offesa, salvo nei casi previsti nel primo e secondo capoverso”.

CAPO II

MODIFICHE al D.P.R. 22 settembre 1988, n. 447. Approvazione del codice di procedura penale

Articolo 6 (Modifiche articolo 380 c.p. arresto obbligatorio in flagranza)

Nell'articolo 380, comma 2, c.p.p. dopo la lettera m è inserita la lettera n) n) delitto di omicidio stradale previsto dall'articolo 575-bis c.p

CAPO III

MODIFICHE AL D.LGS. 30 APRILE 1992, N. 285 NUOVO CODICE DELLA STRADA

Articolo 7 (Modifiche all'articolo 219 – Revoca della patente di guida)

Nell'articolo 219, in fondo al comma 3-ter è aggiunto il seguente periodo:

Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito di sentenza di condanna divenuta irrevocabile per il reato di omicidio stradale di cui all'articolo 575-bis c.p. non è più possibile conseguire una nuova patente di guida o un nuovo certificato di idoneità alla guida per ciclomotori. Qualora la sentenza di condanna riguardi un soggetto che al momento di commissione del fatto non era in possesso di patente di guida o di certificato di idoneità alla guida per ciclomotori, la condanna per il reato di cui al periodo precedente comporta l'impossibilità di conseguire titoli abilitanti alla guida di veicoli.

Articolo 8 (Modifiche all'articolo 222 – Sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati)

Nell'articolo 222, il comma 2 è sostituito dal seguente:

2. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa, la sospensione della patente è da quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima, la sospensione della patente è da tre mesi fino a due anni. Nel caso di lesioni stradali di cui all'art. 582-bis c.p. la durata della sospensione della patente è raddoppiata. In caso di sentenza di condanna per i reati di lesioni personali stradali di cui all'articolo 582-bis c.p. la durata della sospensione della patente è raddoppiata. Nel caso in cui il reato di cui al comma precedente sia commesso da conducente di età inferiore a 18 anni, lo stesso non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del conseguimento del 25° anno di età. Nel caso di omicidio colposo, la sospensione è fino a quattro anni. Nel caso di omicidio stradale di cui all'articolo 575-bis c.p. si applica la sanzione accessoria della revoca della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida per ciclomotori. Articolo 3 (Modifiche all'articolo 223 – Ritiro della patente in conseguenza a ipotesi di reato Nell'articolo 223 comma 1 il secondo periodo è sostituito dal seguente: Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di due anni qualora si proceda per ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione accessoria della sospensione della patente. La sospensione della patente è a tempo indeterminato laddove si proceda per il delitto di cui all'art.575-bis c.p.. Il provvedimento, per i fini di cui all'art. 226,comma 1, è comunicato all'anagrafe nazionale degli abilitati alla guida.

Articolo 9 (Modifiche all'articolo 223 – Ritiro della patente in conseguenza a ipotesi di reato)

Nell'articolo 223 comma 1 il secondo periodo e' sostituito dal seguente

Nell'articolo 223 comma 2 il terzo periodo è sostituito dal seguente: Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di tre anni qualora si proceda per ipotesi di reato per le quali è prevista la

sanzione accessoria della sospensione della patente. La sospensione provvisoria della patente è a tempo indeterminato laddove si proceda per il delitto di cui all'art. 575 – bis c.p.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale.

Parere del Prof. Avv. C.F. Grosso sull'introduzione del reato di "Omicidio Stradale"

L'introduzione dei delitti di omicidio stradale e di lesioni personali stradali

1. Premessa

Gli omicidi dovuti ad incidenti stradali provocati da soggetti che si mettono alla guida di automezzi in stato di ubriachezza o avendo assunto sostanze stupefacenti o psicotrope sono in costante aumento ed il fenomeno ha ormai assunto livelli di assoluta intollerabilità.

Nello stesso tempo, la legislazione vigente non appare idonea a contrastare in modo del tutto efficace tali eventi. Giustamente, quindi, si sostiene la necessità di predisporre una disciplina specifica che consenta di prevenire e reprimere adeguatamente tale gravissima forma di criminalità.

Cercherò, innanzitutto, di illustrare lo stato attuale della nostra legislazione in materia. Valuterò, poi, le modificazioni legislative in grado di sopperire alle attuali carenze.

2. La disciplina attuale della materia.

Quando si verifica un incidente stradale che cagiona la morte o lesioni personali vengono di regola applicate le norme penali che prevedono l'omicidio o le lesioni personali colpose, delitti rispettivamente previsti negli artt. 589 c.p e 590 c.p.

Queste norme trovano, di regola, applicazione anche quando l'incidente è dovuto alla condotta di chi si mette alla guida di un automezzo trovandosi consapevolmente in stato di ebbrezza o ha assunto sostanze stupefacenti o psicotrope.

La pena prevista dall'art. 589 comma 1 c.p. per l'omicidio colposo, la reclusione da sei mesi a cinque anni, nel 2006 è stata aumentata per il caso in cui il fatto venga commesso "*con la violazione delle norme sulla circolazione stradale*" (art. 2 della legge 21 febbraio 2006, n. 102): si era evidentemente cominciato a percepire, anche al livello legislativo, la particolare pericolosità della circolazione automobilistica, e la conseguente necessità di adeguare il livello sanzionatorio a tale aumentata pericolosità. La pena stabilita per gli omicidi causati con violazione delle norme sulla circolazione stradale risulta ora individuata (in conseguenza di un'ulteriore modificazione legislativa intervenuta nel 2008) nella reclusione da due a sette anni (art. 589 comma 2 c.p.).

Nel 2008, di fronte al grandissimo incremento degli incidenti stradali causati da persone che violavano le norme sulla circolazione stradale guidando in stato di ebbrezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope, è stato previsto un ulteriore aggravamento di pena per i casi in cui il fatto fosse commesso appunto da "*soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni*" ovvero da "*soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope*". La pena è stata individuata, in questi casi, nella reclusione da tre a dieci anni (art. 589 comma 3 c.p., secondo la modificazione introdotta dall'art. 1, comma 1, lettera c), n. 2, del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92 convertito, con modificazioni, dalla legge 24 luglio 2008, n. 125).

Analoghe innovazioni sono state introdotte nei confronti del delitto di lesioni personali colpose previsto dall'art. 590 c.p. (ad esempio, per il caso di lesioni personali colpose cagionate in violazione delle norme sulla circolazione stradale da soggetto in stato di ebbrezza o che aveva assunto sostanze stupefacenti o psicotrope è stata prevista

la pena della reclusione da sei mesi a due anni se la lesione è grave, da un anno e sei mesi a quattro anni se la lesione è gravissima).

Per evitare che le maggiori sanzioni configurate nei confronti degli ubriachi o dei drogati autori di reati commessi con violazione delle norme sulla circolazione stradale potessero essere di fatto vanificate dai giudici nel quadro del giudizio di bilanciamento o di prevalenza fra circostanze aggravanti ed attenuanti eterogenee, il legislatore ha inoltre stabilito, nell'art. 1, comma 1, lettera e), del decreto-legge 23 maggio 2008, n. 92 convertito con legge 24 luglio 2008, n. 125, che *“quando ricorre la circostanza di cui all'art. 589, terzo comma, ovvero quella di cui all'art. 590, terzo comma, ultimo periodo, le concorrenti circostanze attenuanti, diverse da quelle previste dagli articoli 98 e 114, non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste e le diminuzioni si operano sulla quantità di pena determinata ai sensi delle predette circostanze aggravanti”*.

Quest'ultima disposizione evita, opportunamente, che le maggiorazioni di pena previste nelle ipotesi sopra indicate vengano annullate nella pratica quotidiana dell'amministrazione della giustizia bilanciando o dichiarando addirittura prevalenti sulle aggravanti previste dagli artt. 589 e 590 comma 3 c.p. anche soltanto le circostanze attenuanti generiche. Non evita tuttavia che le pur aumentate sanzioni penali previste dalla legge 24 luglio 2008 rischino, di fatto, di avere comunque un impatto molto relativo nei confronti del fenomeno criminale in questione.

Si consideri, infatti, che il minimo di pena previsto per l'omicidio colposo cagionato da chi viola le norme sulla circolazione stradale in stato di ubriachezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope è la reclusione di anni tre, che tale pena può essere ulteriormente abbassata fino ad un terzo (in pratica fino a due anni di reclusione) per effetto delle circostanze attenuanti generiche, e che sovente i giudici, soprattutto quelli di appello, tendono ad individuare la pena in concreto su misure prossime ai minimi edittali. Ne viene che, nonostante l'incremento sanzionatorio

previsto nel 2008 in considerazione della (finalmente percepita) rilevante gravità sociale della guida in stato ebbrezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope, le pene irrogate in concreto rischiano di continuare ad essere del tutto inadeguate rispetto alla gravità del fenomeno in questione.

D'altronde, davvero ha senso inquadrare nello schema del mero delitto colposo un fenomeno così grave quale è quello di chi si ubriaca o si droga, e nonostante la consapevolezza di questa sua condizione si mette alla guida di un automezzo sapendo di non essere in grado di controllare adeguatamente i propri movimenti a cagione della sua condizione? Non si tratta, in realtà, di un fenomeno delittuoso gravissimo, che deve pertanto trovare la sua giusta collocazione criminale su di un piano più elevato di disvalore sociale e giuridico?

Alcuni magistrati si sono resi conto di questo problema ed hanno utilizzato principi e regole da tempo elaborate dalla dottrina e dalla giurisprudenza in materia di c.d. “dolo eventuale” e hanno cominciato, sia pure sporadicamente, ad inquadrare diversamente l'omicidio commesso da chi si è messo alla guida di un automezzo essendosi ubriacato o avendo ingerito droga o sostanze psicotrope. Esso, si è sostenuto, sarebbe inquadrabile nel modello del delitto doloso (e non in quello del delitto colposo), sotto il profilo del riscontro, appunto, di quella forma marginale di dolo che viene chiamato “dolo eventuale”.

Si ha “dolo eventuale” quando il soggetto non vuole cagionare l'evento, né è sicuro di cagionarlo, ma, più semplicemente, si rappresenta come conseguenza possibile (appunto eventuale) della propria condotta l'evento stesso, e invece di bloccare la sua azione in considerazione di tale eventualità, la pone cionondimeno in essere “accettando il rischio” che l'evento paventato si verifichi. In questi casi tale evento deve essergli addebitato a titolo di dolo (appunto definito, per tale ragione, “eventuale”).

Ebbene, si è osservato sulla base di questa premessa, chi si mette alla guida di un automezzo in stato di ubriachezza o avendo ingerito droghe, sapendo di non essere in grado di controllare adeguatamente l'automezzo, accetta il rischio di provocare un incidente stradale e di cagionare, pertanto, la morte o la lesione personale di qualcuno. Di qui la necessità di configurare il reato commesso come doloso, applicando le corrispondenti, ben più gravi, sanzioni penali previste per i delitti di tale specie (es., per l'omicidio la reclusione non inferiore ad anni ventuno).

Questa "risposta alternativa" alla qualificazione giuridica degli omicidi e delle lesioni personali colpose cagionate da chi guida in stato di ubriachezza o avendo ingerito sostanze stupefacenti o psicotrope suscita comunque problemi. Si tratta, infatti, di una soluzione esclusivamente "interpretativa", che raramente pochissimi magistrati accettano, e molti altri invece respingono (lo dimostra la diversità di soluzioni di volta in volta adottate sia in fase d'indagini penali sia in fase di giudizio). Con la conseguenza di un'inevitabile incertezza giuridica e di un'altrettanto inevitabile potenziale disparità di trattamento.

Ecco, allora, più che l'opportunità, la necessità di elaborare una disciplina ad hoc dell'omicidio stradale che consenta di dare a tale terribile realtà criminale una risposta finalmente equa e sicura.

3. Una nuova disciplina dell'omicidio stradale e delle lesioni personali stradali.

In questa prospettiva mi sembra che la proposta di legge popolare ex art. 71 comma 2 della Costituzione che è stata sottoposta alla mia attenzione fornisca una risposta in larga misura condivisibile ai problemi suscitati dal dilagare del fenomeno considerato.

Da un lato essa prevede il delitto autonomo di “omicidio stradale” previsto da un nuovo art. 575 bis c.p. da inserire dopo l’art. 575 c.p. Tale art. 575 bis c.p. prevede che *“chiunque, ponendosi alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l’influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli 186, comma 2, lettera b) e c) e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagiona la morte di un uomo è punito con la reclusione da otto a diciotto anni”*; *“nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse aumentate fino al triplo, ma la pena non può superare gli anni ventuno”*.

Corrispondentemente, con riferimento alle lesioni personali, essa prevede l’inserimento, dopo l’art. 582 c.p., di un art. 582 bis c.p. che configura il fatto di chi *“ponendosi alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l’influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli degli articoli 186, comma 2, lettera b) e c) e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 cagiona ad alcuno una lesione personale dalla quale deriva una malattia nel corpo o nella mente è punito con la reclusione da due mesi a due anni”*; *“se la malattia ha una durata non superiore ai venti giorni e non concorre alcuna delle circostanze aggravanti previste dall’articolo 583 il delitto è punibile a querela della persona offesa”*.

La previsione del menzionato delitto autonomo di omicidio stradale mi sembra senz’altro opportuna. Essa consente di svincolare definitivamente il delitto di omicidio commesso da chi guida (consapevolmente) in stato di ebbrezza o sotto l’azione di sostanze stupefacenti o psicotrope dallo schema dell’omicidio colposo, ed ipotizza una pena principale sicuramente adeguata alla gravità sociale del fatto commesso (reclusione da otto a diciotto anni), evitando il rischio di una irrogazione, da parte del giudice, di pene in concreto troppo esigue (come può accadere oggi con riferimento alla fattispecie aggravata di cui all’art. 589 comma 3 c.p.).

Qualche “purista” potrebbe, a questo punto, chiedersi: ma di che razza di reato si tratta, di un reato doloso come quello previsto nell’art. 575 c.p., ovvero di un reato a forma soggettiva atipica o comunque colposo? Confesso che il problema classificatorio, di per sé, mi interessa poco. Mi sembra in ogni caso, e questo è ciò che conta, che sul terreno della disciplina la nuova fattispecie non solleva nessun problema. La disciplina proposta prevede infatti la punizione con la reclusione da otto a diciotto anni di chi “*si pone alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l’influenza di sostanze stupefacenti o psicotrope*” e, così facendo, “*cagiona la morte di un uomo*”. La violazione delle norme sulla circolazione stradale è implicita nel porsi alla guida nelle condizioni indicate; la circostanza di porsi alla guida in tali condizioni rende d’altronde sicuramente presumibile “*l’accettazione del rischio*” di provocare la morte di qualcuno, e su questa base è ragionevole prevedere la dura sanzione penale ipotizzata.

Mi sembra, pertanto, che si è costruita una fattispecie di delitto autonomo di “omicidio stradale” specificamente modellato sullo schema del dolo eventuale; un delitto che, se dovesse fare ingresso nella legislazione penale italiana, dovrà essere necessariamente ascritto alla famiglia dei delitti dolosi (sia pure sotto il profilo di un delitto “a dolo necessariamente eventuale”).

Se poi, per caso, ma si tratterà più che altro di una mera ipotesi “di scuola”, si dovesse accertare che in sede di esecuzione del reato è maturata, nel guidatore dell’auto, una forma più intensa di dolo (ad esempio, egli ha voluto uccidere il soggetto che ha travolto perché, vedendolo, ha riconosciuto in lui una persona per la quale nutriva da tempo odio o rancore), dovrà trovare applicazione (secondo le regole generali) il più grave delitto previsto dall’art 575 c.p.

Considerazioni analoghe si possono fare nei confronti della fattispecie di lesioni personali che il progetto prevede di collocare, dopo l’art. 582 c.p. (lesioni personali dolose), nel nuovo art. 582 bis c.p. Semplicemente, con riferimento alla configurazione

di tale fattispecie (come del resto con riferimento allo stesso art. 575 bis c.p.). si potrebbe elevare qualche specifico rilievo di natura tecnica. Ad esempio, non si capisce perché nel nuovo art. 582 bis si preveda la pena della reclusione da due mesi a due anni, senza distinguere fra lesioni personali gravi e gravissime, e come si concili tale disciplina con quella, per certi aspetti più pesante, prevista dall'attuale art. 590 comma 3 c.p. nei confronti delle lesioni personali colpose aggravate. Sempre ad esempio, sarebbe opportuno prevedere espressamente che in conseguenza della nuova disciplina dell'omicidio stradale e delle lesioni personali stradali siano abrogate le attuali norme che prevedono le fattispecie aggravate di omicidio colposo e di lesioni personali colpose commesse con violazione delle norme sulla circolazione stradale da guidatori di automezzi ubriachi o drogati. Si tratta, comunque, di dettagli che sarebbe agevole mettere a punto nel quadro di una rapida ed agevole rilettura critica della proposta di legge.

Contano invece le (fondate) ragioni della previsione delle nuove fattispecie di reato (omicidio stradale e lesioni personali stradali) nonché i contributi di chiarezza e di uniformità di trattamento giuridico che esse apportano alla disciplina della materia. E questi profili consentono di esprimere un giudizio fortemente positivo sul progetto.

Al di là della previsione dei reati autonomi di omicidio e di lesioni personali stradali, il progetto di legge prevede d'altronde una articolata ed incisiva disciplina complessiva di contrasto del fenomeno criminale di guida in stato di ebbrezza o avendo assunto sostanze stupefacenti o psicotrope.

Innanzitutto è stata prevista una disciplina più severa della sospensione, della acquisizione e del ritiro della patente (ritiro che può essere addirittura definitivo di condanna passata in giudicato per il reato di omicidio stradale).

In secondo luogo è stato previsto l'inserimento dell'omicidio stradale fra i reati (elencati nell'art. 380 comma 2 c.p.p.) per i quali è stabilito l'arresto obbligatorio in fragranza.

L'efficacia preventiva e repressiva di queste misure è evidente, e non esige un particolare commento. Ben vengano pertanto, tali novità, a fianco di una più ragionevole previsione e disciplina dei delitti di omicidio e di lesioni personali stradali.

Torino, 20 febbraio 2012

Carlo Federico Grosso

AIFVS

Proposta di legge AIFVS

Modifiche al codice penale, al codice di procedura penale e al codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di omicidio colposo commesso a causa della guida azzardata e temeraria ed in stato di alterazione psico-fisica per alcol o sostanze stupefacenti o psicotrope

La presente proposta nasce dalla constatazione, avvalorata dall'esperienza associativa, che i reati connessi alla circolazione stradale e i danni conseguenti sono tuttora gravemente sottovalutati. È un fatto inaccettabile, soprattutto in considerazione della primarietà dei beni giuridici in questione: non si tratta di diritti di proprietà, ma di diritti inalienabili, come la vita e la salute.

Proprio prendendo le mosse dalla assoluta rilevanza dei valori in gioco, la proposta ricollega un aggravamento della responsabilità individuale non solo alla guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di sostanze psicotrope, ma più in generale a tutte quelle ipotesi in cui si evidenzia un forte distacco tra la condotta tenuta – non solo se dolosa, ma anche se caratterizzata da gravi profili di negligenza, imprudenza o imperizia – e quella che si sarebbe potuta, e quindi dovuta, tenere.

Tale impostazione appare la più adatta ad un sistema di imputazione soggettiva come quello della colpa, tipicamente caratterizzato dalla presenza di norme incriminatrici a forma libera. In tal modo, uscendo dal rigido perimetro della tipizzazione di talune ipotesi di guida pericolosa, si valorizza la capacità di autodeterminazione del singolo, cui è demandata la responsabilità di adeguare costantemente la propria condotta a tutte le norme cautelari (o regole di esperienza) volte a tutelare la vita e la salute nell'ambito della circolazione stradale.

La proposta, pertanto, anziché introdurre, accanto all'omicidio colposo di cui all'art. 589 c.p., una ulteriore figura di reato (spesso detta "omicidio stradale"), interviene proprio sull'art. 589, articolando la già esistente disciplina in materia di omicidio stradale (comma 2) non solo in una fattispecie base, ma anche in una ipotesi aggravata dei comportamenti azzardati e temerari che, con grave trasgressione delle norme cautelari del c.d.s., determinino l'assunzione di un rischio irragionevole alla guida.

L'inserimento di una fattispecie aggravata accanto a quella di omicidio stradale colposo semplice già prevista, consente, da un lato, di evidenziare la comunanza del

fondamento (trasgressione, più o meno grave, di norme cautelari in materia di circolazione stradale), e dall'altro di parametrare la pena in riferimento alla gravità del caso concreto. In tal modo, si permette, nei casi meno gravi, la possibilità di sospendere condizionalmente la pena e, nei casi più gravi, di evitare – attraverso un innalzamento del minimo edittale – che le diminuenti di rito non ne annullino l'espiazione.

Riteniamo che la proposta dell'AIFVS, confrontata a livello istituzionale con il Ministero della Giustizia, sia la via più adeguata per dare giustizia alle vittime, contrastare la trasgressione dei prepotenti, e riaffermare la giustizia come istituzione garante della legalità,

Fa seguito alla legge 102 del 2006 che inasprisce la pena minima di base per l'omicidio stradale da colpa semplice, e alla legge 125 del 2008 che innalza anche il limite massimo, e crea ulteriori incrementi di pena per la guida in stato di alterazione psicofisica per alcol e o droga. La proposta dell'AIFVS estende l'attenzione anche alla condotta di guida azzardata e temeraria che causa, assieme alla distrazione, il maggior numero di morti e feriti ogni anno, e intende chiarire con quali comportamenti il rischio alla guida sia obiettivamente controllabile.

E' stato, quindi, incaricato un gruppo di studio, di tecnici, condotto dal Prof. Dario Vangi dell'Università di Firenze, al quale è stato chiesto quale sia il presupposto per contestare una condotta di guida deliberatamente azzardata, per codificare, in termini legislativi, la consapevolezza della pericolosità della medesima.

Si ritiene che le condotte di guida possano essere considerate azzardate ricollegandole ad alcune fattispecie tipiche del Codice della Strada. Nella conferenza nazionale dell'8 giugno 2012, tenutasi presso la Camera dei Deputati con il patrocinio delle più alte istituzioni, l'AIFVS, oltre ad aver posto il problema di considerare omicidio anche lo stato di coma irreversibile, ha chiarito che per la sussistenza dell'ipotesi di reato di omicidio stradale – art. 589 c.p. – si deve tener conto dei seguenti principi.

Prima di tutto, il reato di omicidio stradale da semplice ad aggravato può sussistere nei soli casi in cui la condotta di guida azzardata, accertata tecnicamente, costituisca causa determinante del decesso, configurando la sussistenza della colpa aggravata. Qualora, invece, la predetta condotta abbia un'efficienza causale marginale rispetto alle conseguenze, la fattispecie de qua non potrà essere invocata.

Per l'imputazione del reato deve essere possibile dimostrare, secondo le regole generali in materia di onere probatorio, che se fosse stata tenuta una condotta di guida

rispettosa delle norme del codice della strada, l'evento lesivo non si sarebbe verificato.

Sono state, quindi, identificate alcune ipotesi tipiche contenute nel c.d.s.:

- la guida in stato di alterazione psicofisica per alcol (art. 186 c.d.s.) o droga (art. 187 c.d.s.);
- il mancato arresto a un posto di blocco e l'inseguimento (art. 43 c.d.s.);
- le gare in velocità (art. 9 bis c.d.s.) e l'eccesso di velocità (art. 142 c.d.s.);
- il passaggio col rosso;
- l'inversione di marcia in corrispondenza o in prossimità di intersezioni, curve e dossi;
- l'uso di dispositivi elettronici;
- il sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di dosso, curve o strisce pedonali;
- la marcia contromano, quando si marcia completamente all'interno di una corsia o carreggiata destinata all'opposto senso di marcia e l'imbocco contromano sia stato effettuato deliberatamente (sono esclusi i casi dovuti a visuale limitata).

Queste violazioni del codice della strada, che il pubblico ministero ricostruisce con l'ausilio di un consulente tecnico, di un ingegnere legale formato in ricostruzione della dinamica e della biomeccanica degli incidenti stradali, sono ipotesi in cui ben può il legislatore intervenire alzando il minimo e il massimo della pena.

La previsione di una fattispecie tipica autonoma, non prevista dall'AIFVS, per il reato di omicidio stradale (la natura del cui elemento soggettivo non è ben chiara), risponde all'esigenza sempre più avvertita dai consociati di dare maggiore rilevanza al problema, che noi intendiamo invece trattare nell'ambito dell'art. 589 c.p. apportando modifiche migliorative.

Dal punto di vista strettamente tecnico la proposta dell'AIFVS, come sotto riportata, è rispettosa dei principi di legalità e materialità, nei tre diversi corollari:

- riserva di legge: sebbene le regole cautelari non debbano necessariamente essere scritte, potendo essere frutto di consolidati giudizi di esperienza (colpa generica), il rimando alle norme del Cds garantisce, oltre ad una parità di rango legislativo, maggiore certezza per i consociati nell'individuazione delle regole di comportamento cui attenersi (colpa specifica);
- tassatività: la fattispecie è analiticamente descritta in tutte le sue componenti costitutive;

- offensività: le condotte ivi descritte sono altamente lesive dei beni protetti dalla norma (vita, integrità fisica, sicurezza).

La proposta, pertanto, è così configurata:

Art. 1

art. 589 codice penale. Omicidio colposo.

I Chiunque cagiona per colpa [c.p. 43] la morte di una persona è punito con la reclusione da sei mesi a cinque anni.

II Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da quattro a sette anni.

III La pena è della reclusione non inferiore a 12 anni se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da:

- 1) soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni;
- 2) soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

IV La pena è della reclusione non inferiore a 12 anni se il fatto è commesso a seguito di:

- a) mancato arresto all'ordine intimato con idonei segnali dagli organi di Polizia giudiziaria ad un posto di blocco e successiva fuga (art. 43 c.d.s.);
- b) partecipazione a competizione sportiva in velocità non autorizzata (art.9 bis c.d.s.);
- c) velocità di marcia elevata in rapporto alle condizioni e stato dei luoghi e del veicolo (art. 142 c.d.s.);
- d) attraversamento di intersezione regolata con impianto semaforico con luce scattata al rosso (art. 146 c.d.s.);
- e) manovra di inversione del senso di marcia in prossimità o in corrispondenza di intersezioni, curve o dossi (art. 154 c.d.s.);
- f) guida distratta dall'utilizzo non consentito di apparecchi elettronici (art. 173 c.d.s.);
- g) sorpasso di altro mezzo in corrispondenza di strisce pedonali o di linea continua (art. 148 c.d.s.);
- h) guida del veicolo completamente all'interno di una corsia o carreggiata destinata all'opposto senso di marcia (art. 143 c.d.s.).

V La pena è della reclusione non inferiore ad anni 15 anni qualora la morte derivi dalla condotta del conducente del veicolo che, dopo il fatto, non abbia ottemperato all'obbligo di fermarsi e di prestare soccorso alle persone ferite.

VI Nel caso di morte di più persone, ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, si applica la pena che dovrebbe infliggersi per la più grave delle violazioni commesse e comunque non inferiore ad anni quindici [c.p.p. 235].

VII Le circostanze attenuanti concorrenti con le aggravanti di cui ai commi 3, 4, 5 e 6 non possono essere ritenute equivalenti o prevalenti rispetto a queste. Le diminuzioni di pena si operano sulla quantità della stessa risultante dall'aumento conseguente alla predetta aggravante.

Art. 2

(Modifica all'articolo 380 del codice di procedura penale, in materia di arresto in flagranza per omicidio stradale).

1. Al comma 2 dell'articolo 380 del codice di procedura penale è aggiunta, in fine, la seguente lettera:

«m-bis) delitto di omicidio commesso a causa della guida in stato di alterazione psico-fisica per alcol o sostanze stupefacenti o psicotrope o con guida azzardata e temeraria o a seguito di omissione di soccorso».

Art. 3.

(Modifiche agli articoli 219 e 219-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di revoca della patente di guida).

1. Dopo il comma 3-ter dell'articolo 219 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è inserito il seguente:

«3-ter.1. Quando la revoca della patente di guida è disposta a seguito di sentenza di condanna divenuta irrevocabile per il delitto di omicidio commesso a causa della guida in stato di alterazione psicofisica per alcol o sostanze stupefacenti o psicotrope o con guida azzardata e temeraria o a seguito di omissione di soccorso non è più possibile conseguire una nuova patente di guida né un nuovo certificato di idoneità alla guida di ciclomotori.

Qualora la sentenza di condanna riguardi un soggetto che, al momento della commissione del fatto, non era titolare di patente di guida o di certificato di idoneità alla guida di ciclomotori, la condanna per il delitto di cui al periodo precedente comporta l'impossibilità di conseguire titoli abilitanti alla guida di autoveicoli o motoveicoli. Le disposizioni del presente comma si applicano anche nel caso di applicazione della pena ai sensi degli articoli 438, 444 e seguenti del codice di procedura penale».

2. All'articolo 219-bis del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto, in fine, il seguente comma:
«1-bis. Si applicano comunque le disposizioni dell'articolo 219, comma 3-ter.1».

Art. 4.

(Modifica all'articolo 222 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di sanzioni amministrative accessorie all'accertamento di reati).

1. Il comma 2 dell'articolo 222 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dal seguente:

«2. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa, la sospensione della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida per ciclomotori è da quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima, la sospensione è da tre mesi fino a due anni. Nel caso di lesioni stradali gravi o gravissime di cui all'articolo 590, terzo comma, secondo periodo, del codice penale, il giudice applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida per ciclomotori. Nel caso di cui al periodo precedente, qualora il fatto sia stato commesso da un conducente di età inferiore a diciotto anni, lo stesso non può conseguire la patente di guida di categoria B prima del compimento del venticinquesimo anno di età. Nel caso di omicidio colposo, la sospensione è fino a quattro anni. Nel caso di omicidio commesso a causa della guida in stato psicofisico alterato per alcol o sostanze stupefacenti o psicotrope o con guida azzardata e temeraria o a seguito di omissione di soccorso, il giudice applica la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente di guida o del certificato di idoneità alla guida per ciclomotori».

Art. 5.

(Modifiche all'articolo 223 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di ritiro della patente di guida in conseguenza di ipotesi di reato).

1. Il terzo periodo del comma 2 dell'articolo 223 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, è sostituito dai seguenti: «Il prefetto, ricevuti gli atti, dispone, ove sussistano fondati elementi di un'evidente responsabilità, la sospensione provvisoria della validità della patente di guida fino ad un massimo di tre anni qualora si proceda per ipotesi di reato per le quali è prevista la sanzione accessoria della sospensione della patente. La sospensione della patente è disposta a tempo indeterminato qualora si proceda per il delitto di omicidio commesso a causa della guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope o con guida azzardata e temeraria o a seguito di omissione di soccorso».

Art. 6

(Introduzione dell'articolo 533-bis del codice di procedura penale, in materia di sanzioni accessorie conseguenti a reati in materia di circolazione stradale)

1. Dopo l'art. 533 del codice di procedura penale è aggiunto il seguente:

«Articolo 533- bis (*Obblighi del condannato*). –

1. Nel pronunciare sentenza di condanna alla pena della reclusione per un delitto commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale, il giudice può disporre altresì la sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilità, consistente nella prestazione di attività non retribuita in favore della collettività da svolgere presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o associazioni di promozione sociale di assistenza sociale e di volontariato in favore delle vittime della strada o centri di riabilitazione psichica e fisica con l'osservanza di particolari prescrizioni dirette alla rieducazione, alla espiazione riconciliativa con le vittime ed al reinserimento sociale del condannato, nonché nella partecipazione ad un programma terapeutico e socio-riabilitativo del soggetto.

2. La violazione delle prescrizioni relative a quanto previsto dal comma 1 è sanzionata ai sensi dell'art. 650 c.p.

3. In caso di recidiva, il lavoro di pubblica utilità non può essere applicabile.

4. Le modalità di svolgimento del lavoro di pubblica utilità sono determinate dal Ministro della giustizia con proprio decreto.

5. L'attività è svolta nell'ambito della provincia in cui risiede il condannato e comporta la prestazione di non più di 40 ore di lavoro settimanale.

6. La durata giornaliera della prestazione non può comunque oltrepassare le otto ore.».

Proposte di introduzione della figura dell'omicidio stradale

- 1) **DOLO EVENTUALE: art. 575 bis c.p.** (proposta n. 859, Scilipoti) o **art. 577 bis c.p.** (proposte n. 1378, Moscardelli, e n. 1553, Ginetti)

Descrizione delle proposte

Si propone di introdurre la nuova figura delittuosa come un'ipotesi specifica di omicidio doloso, caratterizzata da una minore gravità. Significativamente, la fattispecie verrebbe collocata all'art. 575 bis c.p., immediatamente dopo l'omicidio doloso (art. 575), o all'art. 577 bis, immediatamente dopo la norma sulle ipotesi aggravate di omicidio (questa essendo invece, secondo i promotori, una ipotesi attenuata). Il dolo sarebbe meno grave perché, a differenza del dolo diretto (nel quale la condotta dell'agente è finalizzata proprio a realizzare l'evento illecito: es., cagionare la morte), in questo caso il dolo sarebbe indiretto (o eventuale), in quanto l'agente, pur mirando a fini diversi dal fatto illecito (es., attraversare un incrocio), si rende conto che la sua condotta comporta un alto rischio di realizzare l'evento dannoso (es., morte) e decide di agire comunque. In questa scelta di agire viene ravvisata quella "accettazione del rischio", che consentirebbe di ritenere che anche in questo caso l'agente, decidendo di continuare nella propria condotta, ha voluto seppur indirettamente l'evento.

Criticità delle proposte.

a) Tutte le proposte:

- a. il dolo eventuale viene configurato in presenza di un fatto base *volontario*, seppur diretto a fini diversi dalla realizzazione dell'evento illecito (es., volontà di compiere un sorpasso azzardato, ma non di uccidere). Ne segue che in tutte le proposte in questione l'aggravamento della pena è limitato a quei soli casi in cui la condotta base dell'agente violava, a prescindere dal danno prodotto, altre norme di legge (es., guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze psicotrope, eccesso di velocità, omissione di soccorso). Ciò è palesemente inadeguato in un settore, come quello della circolazione stradale, governato da regole cautelari: ai sensi dell'art. 43 c.p., tali regole non sono di matrice necessariamente legale, potendo trovare fonte nei comuni giudizi di diligenza, prudenza, perizia. In definitiva, si crea una grave disparità nel trattamento sanzionatorio tra fatti egualmente gravi, in base al fatto che la norma cautelare di riferimento sia stata recepita in un testo di legge o meno;
- b. il criterio che contraddistinguerebbe il dolo eventuale è eccessivamente labile, perché basato su un'indagine psicologica priva di oggettiva riscontrabilità pratica. Come si fa, nel caso concreto, a dimostrare con ragionevole certezza che l'agente aveva davvero accettato quel rischio?
- c. sebbene il dolo eventuale sia figura di creazione giurisprudenziale (il legislatore non prevede espressamente la parificazione tra volontà dell'evento e accettazione del rischio), si tratta di una ricostruzione non ammessa dalla giurisprudenza prevalente. Inoltre, anche nelle pronunce favorevoli a riconoscere il dolo eventuale, si rilevano significative contraddizioni, a conferma del fatto che i parametri che dovrebbero consentire di stabilire se siamo in presenza di dolo eventuale sono tutt'altro che univoci;
- d. la scelta di prevedere una figura di reato autonoma comporta anche consistenti rischi di tipo procedurale. Ogni volta che un giudice, al termine di un processo per omicidio stradale, ritenga che il titolo giuridico non sia quello giusto (es., si trattava di omicidio colposo), il processo dovrà ricominciare da capo. Se, invece, il titolo giuridico è lo stesso (come avviene nella proposta AIFVS), il problema non si pone.

b) questioni relative a singole proposte

- nelle **proposte n. 859 e 1553** c'è una evidente incongruenza: dopo aver previsto che il fatto sia punito con la reclusione tra 8 e 18 anni (al comma 1 del rispettivo articolo), nell'ipotesi di condotta plurilesiva (morte di più persone, ecc.) di cui al comma 2 si prevede la possibilità di aumentare la pena sino al

triplo, per un massimo di anni 21. Anche a voler applicare la pena minima (8 anni), l'aumento sino al triplo è matematicamente impossibile in quanto supera gli anni 21;

- nella **proposta n. 1378** si prevede, per considerare grave l'eccesso di velocità, il fatto di aver superato il doppio del limite stabilito. In questo modo si penalizzano violazioni avvenute a velocità nel complesso modeste (es., sarebbe omicidio doloso se l'incidente è avvenuto a 21 km/h in strada con il limite del 10 km/h) a vantaggio di fatti assai più gravi (es., sarebbe omicidio colposo se l'agente guidava in autostrada a 250 km/h).

2) OMICIDIO "SIMIL-PRETERINTENZIONALE": art. 586 bis (proposta n. 1357, Falanga)

Descrizione della proposta

La proposta, preso atto della difficile configurabilità del dolo eventuale, propone una variazione sul tema. Il paradigma è quello dell'art. 586 c.p.: qualora nel compiere un qualunque delitto doloso si determini, come conseguenza non voluta, la morte della vittima, la pena è aggravata. La norma opera in via residuale rispetto a quella dell'art. 584 c.p. (omicidio preterintenzionale), che aggrava considerevolmente la pena qualora il delitto base fosse di percosse o lesioni. Allo stesso modo, in misura ancor più evidente rispetto alle proposte precedenti, l'art. 586 bis ricollega l'aggravamento della pena ad un fatto base avente, già di per sé, natura illecita.

Criticità della proposta

Valgono, in maniera ancor più forte, le considerazioni già fatte per le precedenti proposte alle seguenti lettere:

a), sub a. In definitiva, i fatti presi in considerazione sono soltanto quelli riconducibili alla c.d. "colpa specifica" (e cioè alla violazione di norme cautelari codificate in testi di legge), mentre restano tagliati fuori quelli ascrivibili alla c.d. "colpa generica" (e cioè alla violazione di norme cautelari derivanti dalla comune esperienza), sebbene la maggior parte dei fatti più gravi rientri tipicamente nell'alveo di quest'ultima;

a), sub d. Si rischia di dover ricominciare il processo ogni volta che il giudice ritenga di non accogliere la ricostruzione effettuata dal P.M.

3) OMICIDIO COLPOSO: art. 589 bis (proposta n. 1484, Stucchi)

Descrizione della proposta

La proposta è certamente più coerente con quella dell'AIFVS perché

- a) recupera il concetto di "colpa" nel senso precisato dal legislatore (art. 43 c.p.), quale violazione di regole cautelari (scritte o generiche), sul presupposto che le più gravi trasgressioni di norme cautelari devono trovare soluzione in parametri astrattamente applicabili sia ai casi più gravi che a quelli meno gravi. A determinare la differente gravità della colpa nei diversi casi sarà la misura della distanza tra il comportamento doveroso e quello effettivamente tenuto;
- b) supera i rischi di diseconomie processuali dovute ai cambi di imputazione.

Criticità della proposta

- a) le ipotesi tipizzate di guida azzardata sono assai meno numerose di quelle previste nella nostra proposta.
- b) All'ultimo comma dell'art. 589-bis si dispone l'abrogazione dell'art. 589 c.p., co. 2 e 3. Atteso che il comma 2 contiene norme riferite anche all'omicidio commesso con violazione delle norme in materia di infortuni sul lavoro, la sua abrogazione determina effetti ultronei rispetto a quelli di interesse per la circolazione stradale.

**ROMA TRE UNIVERSITA' DEGLI STUDI
SCUOLA DOTTORALE INTERNAZIONALE
Dipartimento di Giurisprudenza
Diritto – Economia - Storia
“Tullio Ascarelli”**

***OMICIDIO “STRADALE”*
Tra esigenze di riforma e diritto penale simbolico**

**Roma, 11 novembre 2013 – ore 15,00
Università degli Studi “Roma Tre”
Dipartimento di Giurisprudenza
AULA MAGNA**

Relazione del Primo Presidente della Corte Suprema di Cassazione

Introduce S.E. GIORGIO SANTACROCE

Desidero innanzitutto porgere un cordiale e sentito ringraziamento al Magnifico Rettore professor Panizza, al Direttore del Dipartimento di Giurisprudenza professor Benvenuto, al Direttore della Scuola Dottorale Internazionale “Tullio Ascarelli” e attuale consigliere giuridico presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri professor Mazzamuto, all’ordinario di diritto penale in questa prestigiosa Università professor Trapani e a tutti coloro che interverranno nel dibattito, tra i quali vedo colleghe a cui sono affettuosamente legato, come il consigliere Margherita Cassano, che annovero tra i migliori consiglieri della Corte Suprema, e il consigliere Marina Finiti, altrettanto valente magistrato di cui ho avuto modo di apprezzare l’operato e l’impegno nel non breve periodo in cui ho diretto la Corte di Appello di Roma. Altrettanto sincero è il sentimento che provo nel rivedere a distanza di anni l’avvocato Cesari e il dottor Ancillotti, con sempre immutata simpatia.

Consentitemi di rivolgere inoltre un affettuoso saluto e ringraziamento alle componenti del comitato scientifico e, in particolare, alla dottoressa Cristina Liverani, che ha avuto la cortesia di venirmi a trovare più volte nel mio ufficio di piazza Cavour prima per annunciarmi

questo evento e poi per sottopormi il nutrito programma dell'incontro odierno.

Non è la prima volta che affronto la problematica della sicurezza stradale, che rappresenta ormai da diversi anni un tema di forte impatto sociale in tutta l'Unione Europea, essendo la circolazione stradale uno dei settori in cui si registra il più alto numero di delitti contro la vita e l'incolumità individuale. L'ultima volta che mi sono occupato di questo argomento è stato poco più di un anno fa, nel luglio 2012, quando nell'Aula Europa della Corte di Appello di Roma, di cui ero allora presidente, la presentazione di un libro sui rapporti tra "legalità e sicurezza" della circolazione divenne l'occasione per una verifica dello "stato dell'arte" e per fare un po' il punto della situazione in termini giuridici.

La cronaca e le rilevazioni statistiche segnalano che l'omicidio e le lesioni personali sono spesso commessi da soggetti che erano alla guida in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e non è un caso che, in Italia, il tasso di mortalità stradale sia tra i più alti d'Europa e figuri anche tra le manifestazioni più eclatanti e preoccupanti del disagio giovanile, vuoi per il modo distorto con cui i giovani sono portati a percepire, rispetto ai guidatori di altre fasce d'età, i rischi connessi alla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale (da loro costantemente sottostimati), vuoi per la ipervalutazione che i giovani fanno invece delle loro capacità di guida (da loro eccessivamente sopravvalutate), perdendo di vista i rischi della circolazione per la scarsa esperienza dovuta alla giovane età.

E' sintomatico, peraltro, che – stando alle indagini mediche - i giovani siano la tipologia di guidatori che meno di ogni altra è in grado di avvertire il momento in cui la sonnolenza o la stanchezza diventano un ostacolo per una guida sicura. Ma è altrettanto amaro (e drammatico) scoprire che certe situazioni psicofisiche non ottimali sono determinate da comportamenti di abuso, come l'uso di bevande alcoliche e l'assunzione di sostanze stupefacenti. Le statistiche rivelano che alla base del preoccupante aumento di incidenti stradali mortali ci sono lo "sballo" ripetuto ("sballare è figo" è uno dei motti più diffusi tra i giovani), le gare notturne di velocità fra autovetture, l'abuso di cocktail di elevato tasso alcolico, l'uso di droghe pesanti.

Naturalmente non è questa la sede per effettuare un monitoraggio degli incidenti stradali mortali dovuti all'eccessiva velocità e/o alla guida sotto l'influenza dell'alcool o di altre sostanza psicoattive, andando alla ricerca delle ragioni del coinvolgimento in questi sinistri di un numero sempre più imponente di giovani. Qui è sufficiente ricordare la gravità del fenomeno delle c.d. *stragi del sabato sera*, legato al ritorno in ore notturne dalle discoteche, oggi per fortuna in regresso grazie all'introduzione della

patente a punti, anche se permane (ed anzi si è incrementato) il fenomeno dell'elevato consumo di alcolici e di stupefacenti ad opera di gruppi di persone assiegate in macchina e trovate positive all'esame etilometrico dell'alito, spesso con indici di alcolemia assai superiori ai limiti legali. In questa sede non mi sembra neppure il caso di quantificare in termini di costi sociali e sanitari l'incidenza del fenomeno della pirateria stradale che raggiunge ogni anno cifre allarmanti (basti pensare che secondo Jacques Barrot, siamo il terzo Stato dell'Unione Europea per numero di vittime): a conferma e riprova che il delinquente stradale è – come ha scritto Ferrando Mantovani nella prefazione a un libro sui “reati stradali” – una specie di bomba innescata, pronta a esplodere contro chiunque, trattandosi di un soggetto spinto a condotta imprudente da scarsa intelligenza (stante la sua incapacità di prevedere gli effetti della propria condotta di guida sconsiderata), da disturbi della personalità (vivendo in termini aggressivi il suo ruolo di utente della strada), da un distorto spirito di emulazione (dovuto all'imitazione di subculture comportamentali scorrette), e comunque da indifferenza, insensibilità e assoluta mancanza di rispetto per la vita e l'incolumità altrui.

Ma vediamo, in rapida sintesi, come stanno le cose dal punto di vista giuridico-giudiziario.

Il codice della strada, istituito con D.L.vo 30 aprile 1992, n. 285, ha subito a partire dal 1999 una serie di ritocchi, definiti “urgenti” e finalizzati a “incrementare i livelli di sicurezza nella circolazione”. Non è un caso che le modifiche più significative abbiano riguardato ogni volta le disposizioni degli artt. 186 e 187 del codice della strada che prevedono rispettivamente i reati contravvenzionali di guida in stato di ebbrezza alcolica e di guida in stato di alterazione da sostanze stupefacenti o psicotrope. L'ultima modifica è stata apportata nel 2008 dal c.d. “pacchetto di sicurezza” e ha riguardato non solo queste due contravvenzioni, ma anche il regime sanzionatorio dei delitti di omicidio colposo e di lesioni personali colpose, che ha subito un deciso ritocco al rialzo quando ricorre l'inedita circostanza aggravante ad effetto speciale dell'aver commesso il fatto in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti. Le pene previste per queste ipotesi si segnalano per un accentuato e inusitato rigore nel panorama dei reati colposi: da 3 a 10 anni per l'omicidio, da 6 mesi a 2 anni per le lesioni gravi, da un anno e 6 mesi a 4 anni per le lesioni gravissime. Scompare la pena pecuniaria alternativa. Nel pacchetto di sicurezza Maroni si resta in ogni caso nell'ambito della colpa, come testimonia la rubrica immutata dell'articolo 589 del codice penale, che parla di “omicidio colposo”.

La novità è rappresentata oggi da due elementi: il primo è il tentativo operato da alcuni giudici di merito di inquadrare l'omicidio riconducibile alla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale nel

reato di “omicidio volontario o doloso”, previsto dall’art. 575 c.p. e punibile con la reclusione non inferiore a 21 anni, in quanto sorretto da dolo eventuale, mentre il secondo elemento è un disegno di legge proposto nella precedente legislatura che ipotizza un incremento delle sanzioni penali e amministrative per i casi di omicidio colposo e di lesioni personali gravi connesse alla circolazione stradale per la guida in stato di ebbrezza o sotto l’influenza di sostanza stupefacenti, introducendo una nuova e autonoma figura di reato, rubricata come “omicidio stradale”, punita con la reclusione da 8 a 18 anni e con l’arresto in flagranza, cui si aggiunge, per il soggetto condannato, il ritiro della patente di guida.

Recita il testo della norma: “*Chiunque, ponendosi consapevolmente alla guida in stato di ebbrezza o sotto l’effetto di sostanza stupefacenti o psicotrope ai sensi, rispettivamente, degli articoli 186, comma 2, lettere b) e c) e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, cagiona la morte di un uomo è punito...*”. La stessa pena (da 8 a 18 anni di reclusione) è prevista per il conducente che, dopo l’incidente, non ottemperi all’obbligo di fermarsi o di prestare soccorso.

I casi in cui i giudici di merito hanno ritenuto di dover ravvisare gli estremi dell’omicidio volontario sotto il profilo del dolo eventuale sono diversi, ma l’attenzione degli studiosi e dei giudici di legittimità si è polarizzata essenzialmente su tre episodi, verificatisi tutti a Roma, che sono apparsi emblematici della piaga degli incidenti stradali causati da condotte di guida sconsiderate e hanno trovato ampio risalto sui principali organi di informazione.

Il primo caso riguarda una vicenda in cui la Corte di assise di Roma ha dichiarato colpevole dei delitti di omicidio volontario, lesioni personali volontarie e ricettazione il conducente di un furgone di provenienza illecita, riconosciuto responsabile di un disastroso incidente stradale a seguito del quale moriva una persona e ne restavano gravemente ferite altre tre. L’imputato (tale Ignatius), per sfuggire a un controllo di polizia, aveva intrapreso una folle corsa nel pieno centro di Roma, nel corso della quale aveva superato diversi incroci col rosso a una velocità superiore a 100 chilometri l’ora, finendo per schiantarsi contro altre macchine a bordo delle quali viaggiavano le quattro vittime.

Il secondo caso riguarda un conducente (certo Lucidi) che, alla guida di una Mercedes con a bordo la fidanzata, procedendo ad andatura particolarmente elevata durante l’attraversamento di un incrocio, nonostante il semaforo segnalasse luce rossa e si trovasse in un centro abitato, aveva investito due motociclisti, provocando la morte della ragazza e di uno dei due motociclisti.

Il terzo caso riguarda l’investimento mortale di due turiste irlandesi che transitavano sulle strisce pedonali, letteralmente travolte da un giovane

(tale Vernarelli) che procedeva a elevata velocità alla guida di un'auto, sotto l'effetto dell'alcool.

In tutti e tre questi casi la Cassazione, agendo sul delicato crinale tra colpa cosciente e dolo eventuale, non ha avallato la tesi del dolo eventuale, osservando che l'elemento dell'accettazione del rischio è comune al dolo eventuale e alla colpa cosciente, ma i due istituti si differenziano a livello rappresentativo, dal momento che, in caso di colpa cosciente, l'evento è immaginato dall'agente come "astrattamente realizzabile" anche se non voluto, mentre nel dolo eventuale l'evento è previsto come "concretamente realizzabile" e perciò voluto. Dolo eventuale e colpa cosciente condividerebbero infatti lo stesso coefficiente normativo costituito dalla violazione di una regola cautelare. Il *quid pluris* che connota il dolo eventuale rispetto alla colpa cosciente o con previsione non consiste quindi nella mera consapevolezza della generica situazione di pericolo innescata dalla violazione della regola cautelare, bensì nella accettazione *hic et nunc* della concreta possibilità che l'evento "non direttamente voluto, abbia a realizzarsi, non desistendo l'agente dalla sua condotta".

La posizione recessiva dei giudici di legittimità appare destinata a frustrare le aspettative di quanti ritengono che *"il problema del trattamento da riservare ai pirati della strada, di fronte alle conseguenze spesso letali provocate da una condotta di guida sconsiderata e indifferente rispetto all'altrui interesse... meriterebbe di essere risolto attraverso una congrua utilizzazione della figura del dolo eventuale"*. Da qui la necessità di introdurre – secondo alcuni - una nuova figura tipologica di reato, l'omicidio stradale, mutato nella sua fisionomia sociale e criminologica rispetto al passato, in quanto espressione della più grave forma di pirateria stradale, perché sintomatica di una totale indifferenza nei confronti dei beni della vita e dell'incolumità altrui.

E' bene dir subito però che, rivolgendo lo sguardo verso gli altri Paesi dell'Unione Europea manca per l'omicidio stradale una normativa *ad hoc*, pur essendo la sicurezza stradale oggetto di grande attenzione a livello europeo (ricordo, tra gli altri provvedimenti, una Raccomandazione della CE del 2004 che suggeriva agli Stati membri di predisporre sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive per la guida in stato di ebbrezza). In Francia, in Germania, in Belgio, in Danimarca e in Spagna l'omicidio provocato da un sinistro stradale è punito come omicidio colposo esattamente come da noi, con pene detentive peraltro inferiori alle nostre. Fanno eccezione l'Olanda e il Regno Unito, che prevedono espressamente l'omicidio commesso alla guida di un veicolo, fissando nel massimo una pena che non supera i dieci anni di detenzione. Diversa è invece la situazione degli Stati Uniti, dove 47 Stati prevedono l'omicidio colposo veicolare, che è punito in alcuni Stati in misura molto grave se commesso sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti (fino a 20 anni di

reclusione in Georgia e fino a 30 anni in Louisiana). Anche qui si parla però di “omicidio colposo” e non doloso.

Quali conclusioni dobbiamo trarne?

Pur condividendo le ragioni che sono alla base di una richiesta di maggiore e più doverosa attenzione alla criminalità stradale che è in forte impennata, occorre dire che l'idea di configurare una fattispecie di omicidio stradale doloso (*sub specie* di dolo eventuale) non mi trova d'accordo. Non tanto perché si corre il rischio di incrementare un'inflazione penale già di per sé di notevoli dimensioni come sostiene qualcuno, quanto perché non esiste alcun reale vuoto di tutela in questa materia. Si ripropongono per l'omicidio stradale come figura di reato a sé stante le stesse obiezioni che ho sempre sentito di dover muovere all'introduzione del reato di femminicidio, come figura autonoma di omicidio in danno delle donne.

Ipotizzare un omicidio stradale sorretto dalla previsione espressa del dolo eventuale non risolve il problema perché, a legislazione invariata (lasciando cioè sopravvivere la definizione di “colpa cosciente” fornita dal vigente art. 61 n. 3 c.p.), lascerebbe pur sempre al giudice il potere di stabilire se e in che misura la temerarietà e la sconsideratezza di una certa condotta di guida sia rilevante ai fini del corretto inquadramento nelle categorie classiche del dolo e della colpa.

D'altra parte, in mancanza di ulteriore specificazione, non era chiaro a cosa andasse riferito l'avverbio “*consapevolmente*” che figurava nella proposta Valducci, se allo stato soggettivo dell'agente o all'evento previsto come possibile o probabile. Nella proposta si parlava di “atteggiamento psicologico dell'autore”, il che implica un chiaro riferimento al proprio stato (stato di ubriachezza o di assunzione di sostanze stupefacenti), investendo così una situazione preesistente e non già una proiezione al futuro (effetto dello stato di ubriachezza o dell'assunzione di sostanze stupefacenti).

Il problema della distinzione tra dolo eventuale e colpa cosciente è certamente uno dei problemi più spinosi di tutto il diritto penale perché impone di concentrare l'indagine sull'effettivo atteggiarsi della volontà dell'agente e del modo in cui questi si è rapportato rispetto all'evento: indagine che non può che effettuarsi alla stregua delle circostanze di fatto esistenti e note all'agente nel momento in cui la condotta è stata posta in essere. Sono quindi molte le sfaccettature e le peculiarità di ogni singolo caso, per cui appare estremamente difficoltoso ricondurre ad un'unica fattispecie ipotesi spesso assai differenti tra loro. La giurisprudenza di legittimità è saldamente ancorata all'asserto che il conducente, pur potendosi essere rappresentato l'evento-morte come possibile, abbia agito nella convinzione, giusta o sbagliata che sia, che esso non si sarebbe

verificato, sicché non può essere attribuito alla sua sfera volitiva, sia pure sub specie di dolo eventuale,

Un'alternativa potrebbe essere quella di prevedere un omicidio colposo qualificato dalla colpa grave sull'esempio francese, secondo un concetto però tutto da definire, corredato di un adeguato carico sanzionatorio.

Il fatto è che sul piano della deterrenza, per effetto del Pacchetto sicurezza, il massimo di pena edittale per l'omicidio commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale risulta di sette anni, fermo restando il minimo edittale di due anni, mentre in un terzo comma aggiunto nell'art. 589 c.p. è stabilita in modo indipendente dalla misura ordinaria la pena da tre a dieci anni di reclusione nell'ipotesi in cui il fatto sia commesso in stato di ebbrezza alcolica o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti.

Si è inoltre innalzato a quindici anni il massimo della pena irrogabile in caso di omicidio plurimo o di omicidio colposo anche plurimo in concorso con lesioni personali colpose anche plurime, disciplinato nell'ultimo comma dell'art. 589, che prevede un'ipotesi speciale di concorso formale di reati.

Le pene previste mi sembrano francamente adeguate ove venissero applicate nei limiti medio-massimi stabiliti dal legislatore. Purtroppo la magistratura, per una prassi consolidata, è piuttosto tenera con la criminalità stradale e lo stesso deve dirsi della pubblica opinione, che è portata a giustificare l'autore anche della più grave sconsideratezza, identificandosi con lui perché, come lui, suscettibile di possibili coinvolgimenti in incidenti stradali.

A questo punto è chiaro che le norme ci sono, ma manca in Italia una cultura della criminalità stradale. Per cui è alla magistratura che occorre rivolgere un forte richiamo, perché le norme esistenti siano applicate e non distorte, e perché la Cassazione svolga rigorosamente il suo controllo di legalità. Va da sé che il giudice non può essere solo un conoscitore delle leggi e un interprete del loro contenuto: deve essere anche un attento osservatore della realtà, saper coniugare, per quanto è possibile, legalità e ragionevolezza. Sotto questo aspetto l'unica cosa da fare sembra che sia quella di cercare di cambiare la mentalità dei magistrati nell'applicazione dell'art. 133 c.p., dove si dà ampio spazio alla discrezionalità del giudice in relazione ai concetti di gravità del danno e di grado della colpa.

Per la parte che mi riguarda mi adopererò perché questo avvenga.

“Omicidio stradale”.

Tra esigenze di riforma e diritto penale simbolico

Lunedì 11 novembre 2013 - ore 15.00

Aula Magna - Dipartimento di Giurisprudenza

Università degli Studi “Roma Tre” – Roma, Via Ostiense, n. 159

Relazione dell' Avv. Gianmarco Cesari

Ho vissuto l'esperienza professionale come Presidente dell'Associazione italiana familiari vittime della strada, che è quella della partecipazione all'idea prima di tutto dell'introduzione di una diversa cultura nell'aule di Giustizia che era quella soprattutto della "criminalità stradale": quando ho iniziato io con l'Associazione nel 2000 (quindi parliamo di 13 anni fa), io entravo nella Giustizia difendendo i familiari superstiti in una concezione dell'omicidio stradale come fatto "normale".

Mi ricordo ancora quando mi agitavo per rappresentare il fatto che una donna era stata falciata sulle strisce pedonali e era stata lanciata per quasi 100 metri, questa eccezionalità di questo investimento, a Vicenza un Gip mi disse: "Guardi, questa è una cosa normale". Quindi uscire da questo ghetto dell'omicidio di serie B, dell'omicidio derivante da circolazione stradale. E poi la partecipazione attiva quale avvocato dell'Associazione a formazione dell'idea di omicidio stradale, a cominciare del processo contro, che investì due persone schiacciandole contro una vetrina, dove per la prima volta un Procuratore della Repubblica di Salerno comincia e contestare il dolo eventuale; fino ad arrivare in Cassazione in sede di misura cautelare, dove si dice che questa era una semplice "bravata". In realtà l'auto era condotta da una persona che dentro la BMW nel cofano aveva una mazza da baseball e le era stato intimato di fermarsi. Invece lui sgomma, quasi in un conato di protesta, e finisce per schiacciare i due passati.

Quindi questa battaglia è per cercare di affermare che la volontà di accettare quel rischio, se le circostanze di fatto e gli elementi che vengono portati all'attenzione dall'istruttoria sussistono, si può andare oltre la colpa. E in questo caso io sostenevo proprio questo, proprio perché c'era stato quest'atto di responsabilizzazione: "Alt, fermati, stai facendo il pazzo" e lui continua a fare il pazzo più di prima.

Poi il processo Lucidi, dove io fui forse quello che per primo cercai di convincere il giudice a evidenziare proprio quell'assoluta noncuranza per la vita altrui, ma soprattutto a far capire che lì c'era il dolo eventuale: una persona che non voleva uccidere, ma che per terrorizzare la ragazza che aveva a fianco, aveva iniziato da Trastevere a circolare ad altissima velocità, noncurante né delle regole del codice della strada, né degli altri. Era proprio quel disturbo della percezione sociale dell'altro che lo aveva portato a quell'atto di delinquenza, che è un atto di delinquenza che consisteva proprio nella piena accettazione di un rischio penalmente rilevante che superava la normale tollerabilità per qualunque guidatore comune.

Quindi questa "eccezionalità". Tanto è vero che in una sentenza venne ripreso il concetto di "una condotta di guida palesemente e assurdamente spericolata".

Allora parliamo di un fenomeno, quello della criminalità stradale, che è quella efferata. Ma quando noi portammo all'attenzione del legislatore, di fronte all'altalenarsi della giurisprudenza tra dolo e colpa (perché a seconda della Corte dove si entra, seconda del Gup, a seconda del Tribunale, c'è un risultato diverso dall'altro). Allora proprio per uscire da questa altalena, richiamammo l'attenzione sulla necessità di istituire una sanzione maggiormente adeguate e, credete, i passaggi sono stati sofferti e dolorosi. Quando ho iniziato io c'era il minimo di un anno e quindi quasi tutti tornavano a casa dopo aver ucciso per strada con la sospensione condizionale della penale: anche la misura accessoria della sospensione della patente veniva a essere sospesa, per cui, magari, in piccoli centri abitati il familiare superstite della vittima vedeva circolare in macchina il responsabile il giorno dopo dell'udienza.

Purtroppo è un situazione che continua ancora oggi, perché a fatti di efferata criminalità stradale corrispondono ancora oggi pene inadeguate. L'associazione, nell'interesse collettivo delle vittime della strada, rappresentando quell'indignazione che consegue di solito a veder tornare a casa dalle Aule di giustizia chi uccide, rappresentava la necessità della congruità della pena e che quella congruità rispettasse quello che è previsto dall'art. 133 c.p., per cui un giudice deve valutare la gravità del reato, la gravità delle conseguenze dannose, ma soprattutto come è stata posta in essere la condotta penalmente rilevante.

Da qui l'idea di proporre un disegno di legge. Solo che quando noi, dopo una prima proposta di legge del 2000 a firma dell'Onorevole Misuraca, riproponemmo l'idea di riformulazione dell'art. 589 c.p., visto che non abbiamo mai pensato di prevedere l'omicidio stradale come reato doloso, ma abbiamo sempre pensato a una necessità per via legislativa di un inasprimento della sanzione, in quanto quella attualmente esistente (da due a sette anni) per alcune fattispecie di alta rilevanza criminale sono inadeguate.

Allora ci siamo interrogati soprattutto sulla necessità di intervenire non tanto sul fatto derivante da circolazione stradale sotto alterazione da droga e da alcool o da farmaci psicotropi, ma soprattutto contro una condotta di guida azzardata e temeraria, che è quella, come avviene soprattutto nei fatti derivanti da distrazione, che cagiona un numero ben più alto di morti sulla strada. Abbiamo insistito proprio su questa necessità di intervento quando la condotta stradale è azzardata e temeraria, chiedendo di chiarire con quali comportamenti il rischio alla guida fosse obiettivamente controllabile. Allora abbiamo incaricato un gruppo di studio, di tecnici, che è quello dell'Università di Firenze condotto dal Prof. Vangi, nel chiedere quale fosse il presupposto per contestare una condotta di guida deliberatamente azzardata, in modo da dare questa peculiarità anche da rivestire in termini legislativi, proprio definendo la condotta azzardata quella con la consapevolezza della pericolosità di tale condotta. Noi abbiamo affermato che le condotte di guida possano essere considerate azzardate ricollegandole ad alcune fattispecie tipiche del codice della strada. Nella conferenza nazionale dell'8 giugno 2012, che si è tenuta presso la Camera dei Deputati con il

patrocinio delle più alte istituzioni, abbiamo quindi chiarito che per la sussistenza dell'ipotesi di reato di omicidio stradale si debba tener conto di questi principi.

Prima di tutto che il reato sussiste se la causa del decesso sia determinata dalla condotta di guida azzardata accertata tecnicamente come causa determinante e nei casi di guida con efficienza causale marginale non può sussistere il reato di un omicidio stradale aggravato.

Per l'imputazione del reato deve essere noto tecnicamente che se fosse stata tenuta una condotta di guida rispettosa delle norme del codice della strada il decesso non si sarebbe verificato. Quindi abbiamo identificato queste norme: guida in stato di alterazione psicofisica (art. 187 c.d.s.), guida in stato di ebbrezza (art. 186 c.d.s.), mancato arresto a un posto di blocco e inseguimento (art. 43 c.d.s.), le gare in velocità (art. 9 bis c.d.s.), un'elevata velocità di marcia, ma soltanto quando chiunque provochi la morte di una più persone a causa di un'elevata di marcia in rapporto alle condizioni e stato dei luoghi (cioè la velocità deve superare il 90% della velocità rilevata sul luogo del sinistro e deve essere rilevato [...] mediante apparecchiature debitamente omologate per calcolare una velocità media di percorrenza), il passaggio col rosso da almeno due secondi, l'inversione di marcia in corrispondenza o in prossimità di intersezioni, curve e dossi, l'uso di dispositivi elettronici, il sorpasso di un altro mezzo in corrispondenza di un dosso, di curve, di strisce pedonali che provoca la morte e la marcia contromano, quando si marcia completamente all'interno di una corsia o carreggiata destinata all'opposto senso di marcia e l'imbocco contromano deve essere stato effettuato deliberatamente e non dovuto a cause di limitata visuale).

Queste violazioni del codice della strada, che il pubblico ministero ricostruisce con l'ausilio di un consulente tecnico, di un ingegnere legale formato in ricostruzione della dinamica e della biomeccanica degli incidenti stradali, sono ipotesi in cui può il legislatore intervenire alzando il minimo e il massimo della pena. E' così che si può risolvere il fattore della "delusione" derivante da alcune sentenze che vengono pronunciate in nome del popolo italiano, in cui il popolo italiano poi non si riconosce. Rimane sempre ferma la possibilità per il giudice di contestare il dolo eventuale, come era a mio avviso nel processo Lucidi, dove io ho cercato i tutti i modi di difendere la sentenza di primo grado nel processo di appello e cassazione, perché per me quello era il caso scolastico del dolo eventuale, con una condotta pericolosa che inizia a Trastevere, non a Porta Pia: quella corsa folle iniziava molto prima, ma era stata perpetrata con l'intenzione di voler correre, costi quel che costi, anche di investire due ragazzi in motorino innocenti.

Allora, vedete, l'omicidio stradale è condotto con un'arma che è la macchina; quando la macchina è lanciata ad elevatissima velocità, quando la macchina viene usata come arma, nessuno può dubitare che quell'arma debba essere poi sottratta all'uso del reo, del condannato. Assistiamo invece a una situazione di emergenza attuale per cui anche il condannato, come pochi mesi fa a Roma, un ragazzo che in via Tiburtina, in piena notte, senza illuminazione stradale, corre e investe sulle strisce pedonali una ragazza appena scesa dall'autobus, siamo in una situazione in cui chiaramente la

valutazione dell'elemento psicologico è tale da far concludere che con quella mancanza di illuminazione occorreva usare maggior prudenza: invece questa persona ha patteggiato con 18 mesi e dall'aula di Tribunale è tornata a casa. Ecco perché, come vi dicevo, occorre intervenire, ma sono la violazione delle regole cautelari il criterio da utilizzare per creare una disciplina uniforme nella valutazione dei casi. C'è bisogno di un criterio uniforme, salva la specificità, salva la necessità di considerare a tutto tondo, come dicevamo prima, gli elementi di fatto. Ma chi svolge la propria attività nelle Aule di giustizia riconosce quando c'è un elemento psicologico grave, ma lo deve ricollegare appunto a tutte le esigenze di fatto.

Il fatto è che occorre combattere la sottovalutazione della pericolosità sociale del reato di omicidio stradale, che è quella attuata purtroppo in base a una cultura ormai preistorica, ma che domina. Sarà per quello che dicevamo prima: tutti quanti guidiamo, tutti quanti trasgrediamo le norme del codice della strada, tutti quanti magari abbiamo commesso quelle violazioni, per cui ci sente più da una parte che dall'altra. Ma occorre ragionare in termini di un costo altissimo sociale per l'Italia, anche economico. Per cui è nelle Aule di giustizia che si deve iniziare quella deterrenza nei confronti del comportamento criminale alla guida. Questo lo si può fare anche con una maggiore responsabilizzazione prima di tutto della Procura della Repubblica. Ricordiamoci che è la Procura della Repubblica che conduce le indagini, ma pensiamo a Procure che hanno centinaia di migliaia di fascicoli che gravano negli uffici addirittura accatastati a pile sul pavimento dell'ufficio del sostituto procuratore della Repubblica: quando quel procuratore che tratta tutto si vede anche arrivare quel fascicolo può succedere, come nel caso **Vagliaronci**, una signora che dal 2008 sta ancora in stato vegetativo permanente, investita e falciata sulla strisce pedonali da una persona ubriaca, drogata, che l'ha investita in pieno. Il Tribunale di Ostia in quel caso ha dato una sentenza con una pena congrua, molto rilevante, ben al di sopra dei tre anni, ma che ha rispettato quella valutazione del caso. Ma si tratta di un investimento pedonale condotto con una guida azzardata e temeraria e in stato di alterazione psicofisica.

La strada è lunga. Occorre uscire, per il disegno di legge che dobbiamo costruire, da quel ghetto in cui è stato relegato l'omicidio stradale, che il ghetto dell'alterazione psicofisica da droga e alcool, ritenendo che chiunque si ponga alla guida sotto effetto di droghe e alcool commette un reato doloso: non è così. C'è anche una differenza tra lo scellerato e il criminale. Lo scellerato è quel ragazzo di diciotto anni, a cui magari i genitori hanno regalato la macchina due giorni prima, che è andato in discoteca, la madre gli telefona e gli dice "Corri a casa, sto in ansia". E quello scellerato diciottenne si mette alla sua macchina, consapevole del suo stato di ubriachezza, sulla corsia di emergenza, stretto stretto sulla destra, coi quattro lampeggianti accessi a 30/20 km/h, segnalando la sua condizione. Situazione diversa da quella del soggetto che ucciso **Davide Scarfeo** a Palermo investendolo la notte di Capodanno sul raccordo tra l'aeroporto e Palermo, a 330 km/h dove la velocità era di 80 km/h, facendogli fare un volo di 100 metri, da ubriaco.

Dov'è la differenza tra lo scellerato e il criminale? Lo scellerato è quello che non doveva bere se sapeva che doveva tornare a casa, ma consapevolmente ubriaco si è messo alla guida, ma non possiamo ritenere che quel consapevole ubriaco abbia commesso un omicidio stradale doloso, perché per caratterizzare come doloso un reato ci vuole la volontà. Senza volontà un reato non può definirsi doloso. Allora ecco la distinzione, la necessità di creare un richiamo alle norme che caratterizzi la tipicità della guida azzardata, temeraria, pericolosa, ma un richiamo alla violazione delle regole cautelari che devono essere specificamente indicate in un disegno di legge per l'aumento delle pene, che è necessario ad oggi, poiché ad oggi si può uccidere e tornare a casa. E questo noi non lo vogliamo. Nessuno lo vuole. Grazie.

**AUDIZIONE INFORMALE SUI DISEGNI DI LEGGE
NN. 859,1357,1378,1484 E 1553
IN MATERIA DI NORME PENALI SULL'OMICIDIO STRADALE**

Ufficio di Presidenza della Commissione Giustizia del Senato

*(Palazzo Carpegna-
Roma) Giovedì 24 luglio*

2014

Prof. Maria Augusta Raggi

Uso di sostanze psicotrope e inabilità alla guida

Laboratorio di Analisi Farmaco-Tossicologica, Dipartimento di Farmacia e
Biotecnologie (FaBiT), *Alma Mater Studiorum* – Università di Bologna, Via
Belmeloro 6, 40126 Bologna

A livello europeo, il monitoraggio del fenomeno del consumo di sostanze stupefacenti ha assunto un ruolo strategico nel contrasto alla diffusione dello stesso, attraverso una continua osservazione dell'evoluzione dei consumi e dei fattori legati alla domanda e all'offerta delle sostanze d'abuso. Tale attività di costante monitoraggio è fondamentale anche a livello italiano al fine sia di attuare efficaci strategie di prevenzione e contrasto alla tossicodipendenza, sia di approfondire e completare il profilo conoscitivo delle droghe d'abuso specialmente nel contesto della sinistrosità stradale.

L'azione psicotropa di molti composti di origine naturale o sintetica sul Sistema Nervoso Centrale si manifesta con un'alterazione dell'equilibrio psicofisico dell'organismo; molto spesso tali sostanze sono oggetto di abuso, e sono in grado di indurre fenomeni di assuefazione, tolleranza e dipendenza. L'azione psicotropa può essere di tipo:

- 1) depressoria dell'attività mentale (alcool, oppiacei/oppioidi, sedativo-ipnotici);
- 2) stimolante (amfetamine, cocaina);
- 3) allucinogena ovvero capace di alterare la percezione sensoriale, lo stato di coscienza e il comportamento (*Cannabis* e derivati, LSD, ketamina).

Il consumo di sostanze psicoattive porta a distorsioni percettive (visione alterata, mancanza di coordinazione, abbassamento della soglia di attenzione ecc.) tali da interferire con lo svolgimento di attività complesse che necessitano di notevole

attenzione e coordinazione, come la guida di autoveicoli. L'inabilità alla guida è una conseguenza importante del consumo di droghe quali eroina, cocaina, amfetamine e *Cannabis*; infatti secondo recenti stime dell'ASAPS (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale), quasi il 50% degli incidenti stradali è stato causato da conducenti ubriachi e/o drogati. L'incidente stradale è la prima causa di morte per i giovani fra i 18 e i 35 anni in Italia ed in Europa.

È dunque un quadro preoccupante quello che emerge da dati ufficiali sullo stato e sulle conseguenze dell'uso e abuso di sostanze stupefacenti, ma ancor più allarmante è che a causa degli effetti sul cervello e sull'organismo in genere, "l'inebriamento" causato dalle sostanze d'abuso può aumentare notevolmente il rischio di incorrere in sinistrosità stradali.

La **cocaina** è un alcaloide del tropano estratto dalle foglie di *Erythroxylon coca*, pianta originaria del Sud America, oppure ottenuto per sintesi dall'ecgonina. Il più frequente metodo di assunzione della cocaina è l'insufflazione. Un'altra forma di cocaina frequentemente usata è il "crack" (cocaina cloridrato) che viene facilmente inalata, così che i suoi effetti hanno un'insorgenza rapida. La cocaina ha effetti euforizzanti estremamente potenti e i consumatori possono sviluppare dipendenza dopo avere usato la sostanza per periodi di tempo molto brevi. Sono comuni complicanze mentali o fisiche da uso cronico, come ideazione paranoide, comportamento aggressivo, ansia, depressione e perdita di peso. In particolare gli studi di interazione uomo-macchina nei soggetti alla guida sotto l'effetto di cocaina hanno evidenziato:

- sindrome di "onnipotenza";
- maggiori oscillazioni del veicolo guidato;
- mantenimento di elevata velocità e riduzione delle distanze di sicurezza;
- ipersensibilità visiva (midriasi): forme e colori chiari;
- mancata percezione di ostacoli;
- ridotta reazione a stimoli sonori e visivi;
- mancata percezione del rischio;
- comportamenti alla guida aggressivi.

Questi effetti, che corrispondono ad un aumento notevole del rischio di incidenti stradali, vengono

accentuati se l'assunzione di cocaina è associata ad alcool e se la dose consumata aumenta.

L'associazione con alcool, in particolare, incrementa di più di 11.5 volte il rischio di stroke (infarto)

improvviso, a causa della formazione di cocaetilene, un metabolita altamente cardiotossico.

L'**amfetamina** e le **amfetamino-simili** (metamfetamina, MDMA o Ecstasy) sono sostanze stimolanti, note come droghe ricreative, che si trovano anche sul mercato illegale sotto forma di pasticche o cristalli. Le amfetamine sono conosciute anche con altri nomi, come crank, crystal, ice, shaboo. I principali problemi collegati alla guida sono:

□ effetto "tunnel";

□ senso di euforia e di eccitazione che inducono a sottovalutare potenziali situazioni di pericolo

(ad esempio viaggiare a forte velocità in centro abitato);

■ difficoltà di concentrazione che può influenzare la capacità di valutazione delle distanze e della velocità (sorpassi azzardati);

■ stato di stress psicofisico con il rischio di successivo crollo e colpi di sonno improvvisi. L'**eroina** è, insieme all'oppio e alla morfina, il prodotto di successive raffinazioni di estratti del *Papaver somniferum*. L'eroina viene assunta inalandola per via nasale o iniettandola in vena; più raramente viene fumata. La prima sensazione, avvertita già a dieci secondi dall'iniezione, è il cosiddetto "flash" da eroina, caratterizzato da un dirompente susseguirsi di sensazioni euforiche, di calore ed incupimento della voce. Dopo questo effetto immediato, che dura pochi minuti, si manifestano uno stato di benessere diffuso, la scomparsa di angosce e timori, l'annullamento del dolore fisico. Tali effetti possono durare alcune ore. L'assunzione cronica di eroina provoca un generale decadimento dello stato di salute, abbassamento delle difese immunitarie, carie dentarie e perdita di denti, flebiti, ascessi, morte per overdose. Cosa succede a chi si mette alla guida sotto l'effetto di oppiacei (non solo eroina ma anche farmaci oppiacei come metadone e codeina)? Tali sostanze producono sonnolenza e riducono la capacità di concentrazione; l'alterazione della coordinazione motoria, la riduzione del livello di attenzione, il rallentamento dei riflessi inducono a sottovalutare situazioni di pericolo (es. non fermarsi al passaggio dei pedoni). Il mix di eroina con alcool e/o altre sostanze (eroina + cocaina = speedball), anche a piccole dosi, aumenta ancora di più il rischio di incidenti stradali.

La **marijuana** identifica le infiorescenze femminili e le foglie essiccate e mescolate assieme delle piante di *Cannabis*. Tipicamente viene inalata attraverso il fumo in sigarette come pure l'hashish che rappresenta la resina delle infiorescenze della pianta di *Cannabis*. Recentemente è stato trovato un aumento considerevole del principio attivo A9-tetraidrocannabinolo o THC contenuto nelle piante. Gli effetti sono caratterizzati da euforia, sensazione di benessere e rilassamento, distorta percezione (vista, udito, tempo, tatto), difficoltà di concentrazione, mancanza di coordinazione motoria, compromissione delle funzioni cognitive superiori (es. attenzione, decisionmaking). È riportato un effetto diretto e dose dipendente del THC sulla capacità di guida che si manifesta con modificazione dei riflessi, della concentrazione, dell'umore, della capacità di autocontrollo, ma soprattutto difficoltà nel mettere a fuoco ostacoli e contorni dell'ambiente circostante (le linee rette appaiono segmentate e spezzate).

L'evoluzione del fenomeno droghe ha condotto negli ultimi anni all'individuazione della comparsa sul mercato di molecole di sintesi molto potenti e tossiche, commercializzati come "smart drugs" anche negli "smart shops" e sul "deep web". Questi "cannabinoidi sintetici" fanno parte delle **Nuove Sostanze Psicoattive** (NSP), droghe sintetiche spesso spacciate come naturali e vendute in maniera camuffata, in forma di profumatori per ambienti, sali da bagno ecc. (es. N-Joy, Spice, Infinity). Gli effetti sono simili, se non superiori, a quelli provocati dal consumo di *Cannabis*.

L'assunzione di tali prodotti genera, dopo soli 10 minuti: aumento del battito cardiaco, alterazione della percezione e dell'umore effetti che perdurano per circa 6 ore.

Oltre ai cannabinoidi sintetici, sono sempre più diffusi catinoni sintetici, piperazine, ketamina, metossietamina e molte altre ancora. Le NSP causano seri effetti tossici sul livello di coscienza e controllo a livello del Sistema Nervoso Centrale, nonché su cuore e polmoni, anche superiori alle droghe tradizionali. Dal 2009 al 2013 circa 350 nuove molecole di sintesi sono state registrate dal National Early Warning System (NEWS). Agiscono principalmente sul SNC provocando alterazioni del controllo del comportamento, del sistema percettivo e regolatorio dell'umore, del controllo muscolare e della percezione sensoriale. Alcune di queste sostanze possono provocare effetti anche a distanza di giorni dalla cessazione del consumo. Il loro uso rende incompatibile la guida di un veicolo!

Il fenomeno del consumo di sostanze psicotrope è particolarmente negativo dal punto di vista clinico, economico e sociale come ci informano anche quotidianamente gli

organi ufficiali preposti al contrasto della diffusione di sostanze stupefacenti nel territorio italiano e alla protezione della salute pubblica. I giovani *abuser* di solito non conoscono o conoscono relativamente poco della tossicità e dei danni prodotti da tali droghe ricreative.

Come contrastare il fenomeno della tossicodipendenza e dei rischi ad essa correlati? Al fine di collaborare con gli organi ufficiali nei loro programmi di "Prevention Strategy and Policy Makers", il nostro Laboratorio di Analisi Farmaco-Tossicologica dell'Università di Bologna, da anni mette a disposizione mezzi e conoscenze, sviluppando nuovi metodi e nuove matrici per effettuare un accurato monitoraggio dell'uso di sostanze stupefacenti e per diffondere una conoscenza sugli effetti tossici di droghe e alcool soprattutto dei rischi in materia di sinistrosità stradali. Inoltre, da un lato il consumatore non conosce la natura di ciò che assume; dall'altro è necessario disporre di metodiche d'analisi affidabili e veloci che permettano di evitare i "falsi positivi" e "falsi negativi". Tutto ciò premesso, appare evidente la diretta connessione che sussiste tra le alterazioni sopra descritte a livello cognitivo causate dall'assunzione di sostanze psicotrope e la capacità di inquadrare la ragionevole prevedibilità dell'evento sinistoso in rapporto alla propria condotta. A modesto parere della sottoscritta, sarebbe auspicabile una disciplina *ad hoc* che preveda anche istituti particolari, ad esempio come è stato normato di recente sul triste fenomeno del "femminicidio".