

\IX Commissione permanente – Trasporti, poste e telecomunicazioni

Camera dei Deputati

Audizione del Ministro della Giustizia

27 marzo 2012

Illustre Presidente, desidero ringraziare Lei e gli autorevoli componenti di questa Commissione per avermi invitata a discutere insieme del progetto di delega al Governo per la riforma del Codice della strada.

La sicurezza della circolazione stradale costituisce un tema particolarmente attuale, portato all'attenzione dai recenti, purtroppo numerosi e gravissimi fatti di cronaca, e delicato, in ragione del forte senso di ingiustizia che tali fatti scatenano nell'opinione pubblica per la risposta sanzionatoria, spesso giudicata inadeguata.

L'esperienza del vivere moderno ha segnalato al legislatore che uno degli ambiti in cui più elevato è il rischio di offesa per i beni della vita e dell'incolumità individuale è proprio quello della circolazione stradale.

L'evoluzione normativa in materia di sicurezza stradale

Mi permetto di richiamare brevemente i più rilevanti interventi normativi di riforma in materia di sicurezza stradale. Si tratta di una ricognizione necessaria per comprendere non solo lo stato della normativa, ma anche la sua struttura e, soprattutto, la sua efficacia in termini sia preventivi che

repressivi; ricognizione dunque funzionale alle considerazioni che svolgerò nel seguito.

La disciplina della sicurezza stradale ha costituito oggetto di numerosi interventi di riforma, ispirati alla necessità di apprestare più efficaci meccanismi di tutela e predisporre strumenti sanzionatori dotati di effettività.

Già la legge n. 296 del 1996, aveva introdotto alcune circostanze aggravanti speciali dei delitti di omicidio e lesioni personali colposi (artt. 589 e 590 c.p.), in cui le pene previste per le fattispecie base erano aumentate, «*se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale*» (art. 589, comma 2, c.p. e, per le lesioni personali colpose gravi e gravissime, art. 590, comma 3, c.p.).

Tra il 1999 ed il 2003 si è assistito ad una vera e propria riforma dell'apparato sanzionatorio del codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n.285), che ha visto l'introduzione di alcune figure di illecito penale (per lo più contravvenzionale) e amministrativo, le cui sanzioni sono state poste a presidio di specifici obblighi imposti agli utenti della strada (guida senza patente, guida sotto l'influenza dell'alcool o di sostanze stupefacenti, competizioni sportive su strada, gare in velocità ed altre).

Accanto all'enucleazione di fattispecie, spesso di natura preventiva, per lo più contenute nel codice della strada, il legislatore è poi intervenuto sul tessuto dei tradizionali delitti di omicidio colposo e lesioni personali colpose, aggravati dalla violazione della disciplina sulla circolazione stradale, disponendo modifiche sul piano dell'entità della sanzione prevista

dal codice penale, nonché attraverso la predisposizione di norme strumentali ad una più efficace repressione.

La legge 12 febbraio 2006, n. 102 ed il decreto legge del maggio 2008, n. 92 (cd. “pacchetto-sicurezza”) hanno modificato, tra le altre, alcune disposizioni del codice penale, del codice di procedura penale e del codice di procedura civile.

In particolare, con la **legge del 12 febbraio 2006, n. 102**, la pena edittale prevista dal secondo comma dell’art. 589 c.p. per l’omicidio colposo aggravato dalla circostanza che il fatto sia stato commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale (da uno a cinque anni di reclusione), è stata aumentata nel minimo, portato a due anni. Analogamente, sono state inasprite le pene per le lesioni personali colpose, aggravate per la violazione delle norme sulla sicurezza stradale: nell’ipotesi di lesioni gravi, infatti, immutata l’alternativa tra reclusione e multa prevista a livello edittale, si passa da 3 mesi ad un anno di pena detentiva (mentre prima era da 2 a 6 mesi) oppure da 500 a 2.000 euro di pena pecuniaria (mentre prima era da 247 a 619 euro); nell’ipotesi di lesioni gravissime, poi, eliminata la pena pecuniaria alternativa, si commina unicamente la reclusione da uno a 3 anni (mentre prima era da 6 mesi a 2 anni).

La legge n. 102/2006 ha modificato anche alcune disposizioni del **codice di procedura penale**, nell’intento di offrire un più rapido accertamento processuale alle fattispecie di omicidio e lesioni personali colposi che traggono origine dalla violazione della disciplina sulla circolazione stradale.

In primo luogo, infatti, si è stabilito che, qualora si proceda per tali delitti, la proroga del termine per le indagini preliminari non possa essere concessa una seconda volta (art. 406, comma 2-ter c.p.p.). Concluse le indagini preliminari, poi, si è previsto che l'azione penale (nelle forme della richiesta di rinvio a giudizio, per l'omicidio colposo, e del decreto che dispone il giudizio, per le lesioni) sia esercitata dal Pubblico Ministero entro 30 giorni (artt. 416, comma 2-bis, e 552, comma 1-bis, c.p.p.).

Sempre in base a tali modifiche, si è infine richiesto che tra la data del decreto che dispone il giudizio, per l'omicidio, o del decreto di citazione diretta a giudizio, per le lesioni, e la data dell'udienza non devono decorrere più di 60 giorni, nel primo caso, e 90, nel secondo. I risvolti penali della riforma del 2006 hanno, dunque, comportato un inasprimento delle pene, da una parte, e un tentativo di accelerazione del processo, dall'altra.

A pochi anni di distanza, con il **decreto legge del 23 maggio 2008, n. 92**, il legislatore è nuovamente intervenuto per offrire una maggior tutela in tutti quegli ambiti, compresa la circolazione stradale, in cui più diffusa è l'illegalità, con relativo rischio per la collettività.

Il D.L. n. 92/2008:

- ha innalzato la pena per l'ipotesi di omicidio colposo aggravato nel massimo, a 7 anni, anche per consentire alla polizia giudiziaria di procedere al fermo di indiziato di delitto quando sussiste il pericolo di fuga (art. 384 c.p.p.);
- ha introdotto, tanto per l'omicidio colposo, quanto per le lesioni personali colpose gravi e gravissime, un'ulteriore circostanza

aggravante, sempre ad effetto speciale e sempre relativa alla violazione di norme sulla circolazione stradale, che si configura ogni qualvolta l'evento, preceduto da tale violazione, sia cagionato 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*» oppure da «*soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope*» (artt. 589, comma 3, e 590, comma 3, seconda parte, c.p.). Con riferimento all'ipotesi di omicidio, la cornice edittale prevista per tale ultima circostanza aggravante corrisponde alla pena della reclusione da 3 a 10 anni, mentre va da sei mesi a due anni per lesioni gravi e da un anno e sei mesi a quattro anni per le lesioni gravissime.

Tutte le descritte circostanze, peraltro, sempre per disposizione del decreto legge del 2008, sono sottratte al giudizio di bilanciamento *ex art. 69 c.p. (art. 590 bis c.p.)*. Inoltre, l'efficace repressione dell'omicidio colposo stradale è assicurata dal sesto comma dell'art. 157 c.p., secondo il quale i termini di prescrizione ordinari sono da intendersi raddoppiati per tale delitto, insieme a quello di incendio o altri disastri colposi ed ai delitti di cui all'art. 51, commi 3-bis e 3-*quater* c.p.p. Infine, è sempre il decreto del 2008 ad inserire i delitti commessi in violazione delle norme sulla circolazione stradale tra quelli i cui processi devono essere trattati con priorità assoluta sugli altri (art. 132-bis disp. att. c.p.p.).

Da ultimo, il legislatore è nuovamente intervenuto sulla materia della circolazione stradale con la legge del 29 luglio 2010, n. 120.

Il contesto normativo attuale

Il quadro normativo attuale, frutto dei richiamati interventi, prevede, con riferimento all'**omicidio colposo**, che, ai sensi dell'**art. 589 c.p.**, chiunque cagiona per colpa la morte di una persona:

- è punito con la reclusione da due a sette anni se il fatto è commesso in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale;
- è punito con la reclusione da tre a dieci anni se il medesimo fatto è commesso in violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'art. 186, comma 2, lett. c), d.lgs. n. 285/1992, cioè qualora sia stato accertato un valore corrispondente ad un tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro (g/l), o da soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope.

Per le **lesioni personali gravi o gravissime**, invece, ai sensi dell'**art. 590 c.p.**, è prevista:

- se i fatti sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000, se le lesioni sono gravi, e la reclusione da uno a tre anni, se le lesioni sono gravissime.
- nei casi di violazione delle norme sulla circolazione stradale, se il fatto è commesso 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, per le lesioni gravi la pena della reclusione da sei mesi a due anni e per le lesioni gravissime la reclusione da un anno e sei mesi a quattro anni.

Infine, l'art. 186 del codice della strada vieta di guidare in stato di ebbrezza in conseguenza dell'uso di bevande alcoliche. Le sanzioni sono graduate in relazione al tasso alcolemico accertato, sulla base di tre soglie: superiore a 0,5 g/l ma non superiore a 0,8 g/l, superiore a 0,8 e non superiore a 1,5 g/l e superiore a 1,5 g/l. Tale ultima ipotesi è punita con l'ammenda da euro 1.500 a euro 6.000, l'arresto da sei mesi ad un anno, e con la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni.

La proposta di riforma normativa

Alla luce del quadro di disciplina tracciato mi pare possa meglio affrontarsi il tema delle modifiche nel settore penale di cui alla proposta di delega al Governo per il riordino della legislazione vigente in materia di motorizzazione e circolazione stradale contenuta nel codice della strada, attualmente all'esame di questa Commissione.

La proposta prevede, tra l'altro, l'introduzione di un'autonoma fattispecie di reato, da denominare "omicidio stradale", volta a sanzionare i casi di omicidio commesso da conducente in stato di ebbrezza nei cui confronti sia stato accertato un tasso alcolemico superiore a 1,5 g/l, ovvero in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, prevedendo una pena detentiva non inferiore nel minimo a otto anni e nel massimo a

diciotto anni di reclusione (art. 2, comma 2, lett. c) n. 1) e l'arresto in flagranza (art. 2, comma 2, lett. c) n. 3).

Accanto a tale previsione si contempla l'incremento delle sanzioni penali e amministrative per le ipotesi di omicidio colposo commesso da conducente in stato di ebbrezza, in cui sia stato accertato un tasso alcolemico non superiore a 1,5 g/l, o in stato di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope, nonché per le ipotesi di lesioni gravi o gravissime commesse da conducente in stato di ebbrezza o di alterazione per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope (art. 2, comma 2, lett. c) n.4).

La fattispecie di 'omicidio stradale' ipotizzata va attentamente analizzata sia sotto il profilo della necessità-opportunità della introduzione di una simile disposizione nel contesto normativo attuale, che sotto il profilo della sua specifica formulazione anche rispetto ai rapporti con il principio di colpevolezza.

Come si è visto, nel contesto normativo attuale la risposta sanzionatoria nei confronti di fatti lesivi dei beni vita e incolumità individuale posti in essere in violazione delle norme sulla circolazione stradale da soggetti sotto l'effetto di alcool o di sostanze stupefacenti è assicurata rispettivamente dagli articoli 589 e 590 c.p., ove il giudice ravvisi nel caso concreto gli estremi di una condotta colposa, e dagli articoli 575 e 582 c.p., ove la condotta sia ritenuta dolosa.

Un primo aspetto che occorre verificare riguarda l'adeguatezza dell'attuale assetto di disciplina a contrastare i fenomeni in questione. Su questo versante, rispetto al quale la delega menziona tra i propri principi l'ulteriore aumento delle sanzioni per le ipotesi colpose di riferimento, è

comunque opportuno procedere con ponderazione di modo da evitare di incidere su figure che, come visto, sotto il profilo della risposta sanzionatoria, sono state oggetto di recenti modifiche.

L'obiettivo delle recenti riforme è del resto già nel segno di un significativo inasprimento delle pene rispetto ai casi di condotte connotate da un elevato grado di colposità nell'ottica di realizzare un armonico sistema di disciplina fondato sul binomio omicidio-lesioni dolose/colpose.

Che peraltro l'adeguatezza della pena in siffatti casi costituisca sicuramente un problema rilevante è testimoniato anche da tendenze recenti presenti nella giurisprudenza di merito, e affiorate anche in sede di legittimità, a ravvisare il dolo eventuale in relazione a condotte di guida altamente "spericolate", ravvisandosi così in capo al conducente del veicolo una componente volitiva, nella forma dell'accettazione della verifica del fatto, in luogo della tradizionale configurazione del fatto come colposo (in termini di colpa con previsione).

Mi sembra tuttavia che solo il consolidamento sul piano teorico e applicativo dell'attuale assetto di disciplina ci fornirà indicazioni sulla effettività del sistema prefigurato di recente dal legislatore.

Ad ogni modo, ove pure si dovesse ravvisare l'opportunità di introdurre l'autonoma fattispecie di "omicidio stradale", si porrebbe in ogni caso il problema del necessario coordinamento di tale nuova disposizione con la previgente disciplina in materia di circolazione stradale. Problema che la proposta di delega non risolve, non disponendo nulla al riguardo.

Alcune perplessità presenta, poi, la specifica formulazione della fattispecie di "omicidio stradale".

La proposta di delega, infatti, non fa alcun riferimento all'elemento soggettivo che sorregge la condotta descritta nella fattispecie. In un sistema come il nostro, nel quale il coefficiente soggettivo previsto in via generale è il dolo, richiedendo la colpa e la preterintenzione una espressa previsione, e in cui, l'oramai pieno riconoscimento della dimensione costituzionale del principio di colpevolezza nel solco della giurisprudenza ordinaria e costituzionale esclude forme di responsabilità oggettiva, di imputazione dunque dell'evento lesivo per il solo *versari in illecita*, sembrerebbe doversi concludere che la condotta debba essere sorretta dal coefficiente doloso.

Così intesa la fattispecie, si ripropone quindi il problema della opportunità della sua introduzione nell'ambito del sistema sanzionatorio attuale non essendo chiaro quale spazio la figura dovrebbe andare a 'ritagliarsi' tra la fattispecie colposa, con pene aumentate nell'ottica del legislatore delegante, e l'ipotesi dolosa comune.

Problema che permarrebbe anche laddove si intendesse l'ipotesi come una sorta di figura intermedia tra quella dolosa e quella colposa comune che imporrebbe, per un verso, di verificare comunque la sua coerenza sistematica con la parte generale del nostro codice e, per altro verso, di accertare se esigenze preventive e repressive non siano già, o comunque possano essere, soddisfatte muovendosi nel solco dell'impianto di disciplina oggi esistente.

Ferma restando, pertanto, la necessità di prevedere una risposta effettiva ed adeguata, anche in ottica general-preventiva, di condotte lesive che generano un forte allarme sociale, quali quelle in esame, mi pare

necessario sottolineare come la fattispecie di reato ipotizzata presenti diverse criticità, anche alla luce del nostro assetto generale di disciplina.