

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3152

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**FABRIS, SATTA, CIOFFI, CAPOTOSTI, CANCRINI, VILLARI,
CAMPA, PEDRIZZI, CARLUCCI**

Modifiche al codice penale e al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, in materia di guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e di guida aggressiva

Presentata il 15 ottobre 2007

ONOREVOLI COLLEGHI! —

I. L'incidentalità stradale alcolcorrelata.

Gli ultimi dati dell'Istituto nazionale di statistica (ISTAT) relativi all'infortunistica stradale nel nostro Paese rilevano 225.078 incidenti stradali nel 2005, con 5.426 morti e 313.727 feriti. Secondo i dati raccolti dalla polizia stradale e dai carabinieri, nel 2006 il numero degli incidenti stradali è stato di 143.136, con 3.447 decessi e 102.490 feriti, mentre nei primi sei mesi del 2007 è stato di 66.205 incidenti con 1.540 morti e 47.902 feriti. In Italia, quindi, nonostante i risultati certamente positivi ottenuti a seguito dell'introduzione della patente a punti e di altre varie misure adottate negli ultimi anni, il numero degli incidenti stradali e delle relative vittime si mantiene, purtroppo, su

livelli assai elevati, soprattutto se confrontato con quello di altri Paesi europei dove già da tempo si registra una ben più sensibile diminuzione sia dei morti che dei feriti sulle strade. Basti pensare che, a fronte di una diminuzione percentuale della mortalità sulle strade non superiore al 7,5 per cento registrata in Italia, vi sono almeno altri sei Paesi europei dove tale diminuzione è stata del 10 per cento annuo, con l'Olanda che ha addirittura raggiunto un decremento del 21 per cento. L'alto tasso di incidentalità stradale in Italia è dovuto certamente alla somma di numerosi fattori, tra cui anche l'elevato numero di veicoli presenti nel nostro Paese (l'Italia è il Paese europeo con il maggior numero di veicoli rispetto agli abitanti) e l'inadeguatezza della rete viaria nazionale. Ma è senza dubbio il fattore umano la causa preponderante dei tanti, troppi incidenti che, soprat-

tutto durante il fine settimana e tra i giovani, mietono un così elevato numero di vittime sulle nostre strade.

Secondo le stime ufficiali dell'Istituto superiore di sanità, dell'Organizzazione mondiale della sanità e della Società italiana di alcologia, almeno il 30 per cento degli incidenti stradali gravi sarebbe legato all'uso di bevande alcoliche, con oltre un milione di italiani affetti da alcolismo e almeno 3 milioni di bevitori eccessivi, secondo le stime fornite dalla Società italiana di alcologia. E i dati non sono più confortanti con riferimento all'alterazione dovuta all'uso di sostanze stupefacenti, rilevandosi anzi la tendenza, soprattutto tra i più giovani, a unificare in un medesimo contesto l'assunzione di droghe e di alcol. La correlazione tra incidentalità stradale e stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica appare evidente dal raffronto tra i dati ricavabili dall'attività di controllo e quelli relativi agli incidenti stradali: i controlli effettuati sullo stato di alterazione dei conducenti, infatti, rilevano un tasso di positività di circa il 18 per cento durante le ore notturne dei fine settimana, con punte del 25 per cento nelle fasce di età degli ultratrentenni nell'orario che va dalle 2 alle 6 del mattino. Non a caso è proprio nelle ore notturne dei fine settimana che si registra anche il maggior numero di incidenti stradali: secondo l'ISTAT, nel 2005 gli incidenti del venerdì e del sabato notte hanno rappresentato il 44,3 per cento del totale, con un numero di morti e di feriti pari, rispettivamente, al 45 e al 47 per cento del totale. Polizia stradale e carabinieri, inoltre, rilevano che nei fine settimana dei primi sei mesi del 2007 si è registrato un aumento del 16 per cento della mortalità tra i giovani sotto i 30 anni di età rispetto al 2003, in assoluta controtendenza rispetto alla complessiva diminuzione della mortalità per incidente stradale riscontrata nello stesso periodo. È dunque la fascia di età giovanile che va dai 23 ai 27 anni quella più a rischio, per il forte aumento della propensione al consumo di alcol e di droghe che si registra al suo interno e la rapida diminuzione dell'età media della

prima assunzione, a fronte della generale diminuzione dei consumi di bevande alcoliche riscontrabile in Italia. Il fenomeno delle cosiddette «stragi del sabato sera», dunque, che da oltre un decennio insanguina le nostre strade e miete le sue vittime soprattutto tra i giovani, è strettamente connesso all'uso di alcol e di sostanze stupefacenti, e determina costi sociali elevatissimi sia per le famiglie che per le imprese, rappresentando così un forte freno alla crescita economica dell'intero Paese. In particolare, l'ISTAT stima che il costo sociale medio per ogni persona deceduta sia pari a 1.281.778 euro, considerando la mancata produzione della persona, i costi sanitari e pubblici in genere e il risarcimento del danno morale agli eredi. Il costo sociale medio per ogni persona ferita, invece, sempre secondo l'ISTAT, può arrivare a 40.000 euro, in ragione della gravità delle lesioni derivanti dall'incidente. Nel complesso, i costi sociali legati all'infortunistica stradale sono stimati intorno ai 15 miliardi di euro, per cui, se si considera che un incidente su tre è legato all'uso di bevande alcoliche, i costi sociali dell'incidentalità stradale alcolcorrelata sono pari ad almeno 5 miliardi di euro! In questo panorama, i giovani pagano di persona un altissimo tributo di sangue e l'intera società è privata di energie e di potenzialità di cui sono portatrici le generazioni più giovani, per non parlare della sofferenza delle famiglie e delle tragedie umane che discendono da questi lutti.

II. *Il quadro normativo attuale.*

Attualmente, il nucleo essenziale delle disposizioni che disciplinano la guida in stato di ebbrezza o di alterazione psico-fisica dovuta all'uso di sostanze stupefacenti è contenuto negli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, recante il nuovo codice della strada. In particolare, a seguito delle recenti novità introdotte dall'articolo 5 del decreto-legge 3 agosto 2007, n. 117, convertito, con modificazioni, dalla legge 2 ottobre 2007, n. 160,

risultano rimodulate e inasprite le sanzioni, sia penali che amministrative, conseguenti alla violazione del divieto di porsi alla guida di un veicolo sotto l'influenza di alcol e di droghe. Il precedente impianto sanzionatorio, infatti, come si legge nella stessa relazione illustrativa che accompagna il decreto-legge n. 117 del 2007, risultava non più adeguato alla reale gravità del fenomeno e quindi non più in grado di svolgere un'efficace azione deterrente. Così, per la guida in stato di ebbrezza, in luogo delle sanzioni non commisurate alla gravità della violazione previste dalla disciplina precedente (l'articolo 186, comma 2, del citato codice della strada, prevedeva, nella sua vecchia formulazione: « Chiunque guida in stato di ebbrezza è punito, ove il fatto non costituisca più grave reato, con l'arresto fino ad un mese e con l'ammenda da euro 258 a euro 1.032. Per l'irrogazione della pena è competente il tribunale. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi, ovvero da un mese a sei mesi quando lo stesso soggetto compie più violazioni nel corso di un anno, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI. Quando la violazione è commessa dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t, ovvero di complessi di veicoli, con la sentenza di condanna è disposta la revoca della patente di guida ai sensi del capo II, sezione II del titolo VI; in tale caso, ai fini del ritiro della patente, si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Il veicolo, qualora non possa essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino al luogo indicato dall'interessato o fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o gestore di essa con le normali garanzie per la custodia ». L'articolo 187, comma 7, a sua volta, estendeva le sanzioni previste per la guida in stato di ebbrezza alla guida in stato di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti: « Chiunque guida in condizioni di alterazione fisica e psichica correlata con l'uso di sostanze stupefacenti

o psicotrope, ove il fatto non costituisca più grave reato, è punito con le sanzioni dell'articolo 186, comma 2. Si applicano le disposizioni del comma 2, ultimo periodo, dell'articolo 186 »), la nuova normativa ha introdotto tre diversi « gradi di intensità » della violazione medesima, ai quali corrispondono tre diversi livelli di sanzioni, al fine di garantire una maggiore proporzionalità tra condotta illecita e pena:

a) guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico ricompreso tra un valore eccedente 0,5 e non superiore a 0,8 grammi per litro: per tale ipotesi è stata inasprita la sanzione pecuniaria, portando la relativa ammenda dal precedente importo compreso tra 258 e 1.032 euro a quello attuale compreso tra 500 e 2.000 euro. La legge di conversione n. 160 del 2007 ha invece soppresso la pena dell'arresto fino a un mese, inizialmente prevista dal decreto-legge n. 117 del 2007. È stata inoltre inasprita la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente che, dai precedenti quindici giorni a tre mesi, è passata agli attuali da tre a sei mesi;

b) guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico ricompreso tra un valore eccedente 0,8 e non superiore a 1,5 grammi per litro: per tale ipotesi sono previsti un'ammenda di importo compreso tra 800 e 3.200 euro, nonché l'arresto fino a tre mesi e la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da sei mesi ad un anno. La legge di conversione ha invece soppresso la possibilità che la pena possa essere sostituita, a richiesta dell'imputato, con l'obbligo di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie traumatologiche pubbliche, inizialmente prevista dal decreto-legge al fine di una maggiore responsabilizzazione del reo;

c) guida in stato di ebbrezza con tasso alcolemico superiore a 1,5 grammi per litro: per tale ipotesi sono previsti un'ammenda da 1.500 a 6.000 euro e l'arresto fino a sei mesi, nonché la sanzione amministrativa accessoria della so-

sospensione della patente, da uno a due anni. Anche in questo caso, la legge di conversione ha soppresso la possibilità che la pena possa essere sostituita, a richiesta dell'imputato, con l'obbligo di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie traumatologiche pubbliche, inizialmente prevista dal decreto-legge.

In tutti i casi è comunque disposta la revoca della patente qualora il reato sia commesso da un conducente titolare di patente professionale, ovvero da un titolare di patente di categoria B nell'ipotesi di recidiva nel biennio. Il decreto-legge n. 117 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2007, ha poi introdotto *ex novo* il comma 2-*bis* dell'articolo 186, prevedendo che ove il conducente in stato di ebbrezza, qualunque sia l'entità del suo tasso alcolemico, provochi un incidente stradale, le pene comminate per la mera guida in stato di ebbrezza sono raddoppiate ed è disposto il fermo amministrativo del veicolo coinvolto nell'incidente per novanta giorni, a meno che il veicolo stesso non appartenga a persona estranea al reato. Inoltre, ai sensi del nuovo comma 2-*quater*, anch'esso introdotto *ex novo* dal decreto-legge n. 117 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2007, è fatta sempre salva l'applicazione delle sanzioni accessorie, in deroga all'articolo 445 del codice di procedura penale che, in caso di patteggiamento, dispone che quando la pena irrogata non supera i due anni di pena detentiva le pene accessorie non trovano applicazione.

Disposizioni analoghe sono state introdotte anche con riferimento al reato di guida in stato di alterazione psico-fisica dovuta all'uso di sostanze stupefacenti, previsto dall'articolo 187 del codice della strada. In particolare, in parallelo con l'inasprimento delle sanzioni per la guida in stato di ebbrezza, il decreto-legge n. 117 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2007, dispone che chi guida in stato di alterazione psico-fisica dopo aver assunto sostanze stupefa-

centi o psicotrope è punito con l'ammenda da 1.000 a 4.000 euro, contro la previsione precedente di un'ammenda di importo tra 258 e 1.032 euro, nonché con l'arresto fino a tre mesi, in luogo dell'arresto fino ad un mese previsto dalla vecchia disciplina. Anche in questo caso, tuttavia, la legge di conversione ha soppresso la possibilità che la pena possa essere sostituita, a richiesta dell'imputato, con l'obbligo di svolgere un'attività sociale gratuita e continuativa presso strutture sanitarie traumatologiche pubbliche, inizialmente prevista dal decreto-legge. All'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da sei mesi ad un anno, contro i precedenti da quindici giorni a tre mesi, ed è prevista la revoca della patente qualora il conducente sia titolare di patente professionale o nell'ipotesi di recidiva nel biennio da parte di un titolare di patente di categoria B.

Sempre in analogia con il nuovo articolo 186, il decreto-legge n. 117 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2007, ha introdotto *ex novo* il comma 1-*bis* dell'articolo 187, disponendo che le pene sono raddoppiate qualora il conducente alla guida in stato di alterazione psico-fisica provochi un incidente, nonché il comma 1-*ter*, per cui è fatta sempre salva l'applicazione delle sanzioni accessorie, in deroga alle disposizioni di cui all'articolo 445 del codice di procedura penale.

Sia il comma 2-*bis* dell'articolo 186 che il comma 1-*bis* dell'articolo 187 fanno salva, in caso di incidente stradale, l'applicazione delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223 del medesimo codice della strada. L'articolo 222, comma 2, in particolare, dispone che qualora da una violazione delle norme dello stesso codice della strada derivi una lesione personale colposa, il giudice applica la sospensione della patente da quindici giorni a tre mesi e fino a due anni se la lesione personale colposa è grave o gravissima. Nel caso di omicidio colposo la sospensione della patente è fino a quattro anni, ma è diminuita fino a un terzo nel caso di

patteggiamento ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale (articolo 222, comma 2-*bis*).

Ai sensi del medesimo articolo 222, comma 3, inoltre, il giudice può applicare la sanzione amministrativa accessoria della revoca della patente nell'ipotesi di recidiva reiterata specifica verificatasi entro il periodo di cinque anni. Da quanto esposto appare evidente che qualora il conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti provochi un incidente stradale da cui derivi la morte o il ferimento di terze persone, egli risponderà del proprio gesto solo a titolo di colpa, e precisamente a titolo, rispettivamente, di omicidio colposo ai sensi dell'articolo 589, secondo comma, del codice penale (il secondo comma dell'articolo 589 del codice penale, in materia di omicidio colposo, così dispone: « 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 due a cinque anni »), ovvero di lesioni personali colpose ai sensi dell'articolo 590, primo e terzo comma, del medesimo codice penale (il primo comma dell'articolo 590 del codice penale, applicabile in caso di lesione colposa non grave, così dispone: « Chiunque cagiona ad altri per colpa una lesione personale è punito con la reclusione fino a tre mesi o con la multa fino a euro 309 ». Il terzo comma del medesimo articolo 590, con riferimento alle lesioni colpose gravi o gravissime, così dispone: « Se i fatti di cui al secondo comma sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni »), e nel caso delle lesioni, solo a seguito di querela presentata dalla persona offesa. Rispetto alle normali fattispecie dell'omicidio colposo e delle lesioni personali colpose gravi e gravissime, le disposizioni citate comminano pene più severe per il caso in cui

l'evento lesivo si produca a seguito della violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, prevedendo la reclusione da due a cinque anni per l'omicidio (in luogo della reclusione da sei mesi a cinque anni), da tre mesi a un anno o la multa da 500 a 2.000 euro per le lesioni gravi (in luogo della reclusione da uno a sei mesi o della multa da 123 a 619 euro), da uno a tre anni per le lesioni gravissime (in luogo della reclusione da tre mesi a due anni o della multa da 309 a 1.239 euro). Tuttavia, è evidente l'incapacità di queste disposizioni di fornire una risposta adeguata al fenomeno dell'infortunistica stradale alcolcorrelata, trattandosi pur sempre di pene ben inferiori a quelle previste per l'omicidio doloso e per le lesioni personali dolose, e comunemente percepite come inadatte a contrastare efficacemente la gravità e la diffusione del fenomeno in oggetto. D'altra parte, un ulteriore inasprimento delle sanzioni non appare possibile, allo stato attuale, nemmeno ricorrendo all'applicazione dell'articolo 586 del codice penale. Quest'ultimo recita, infatti: « Quando da un fatto preveduto come delitto doloso deriva, quale conseguenza non voluta dal colpevole, la morte o la lesione di una persona, si applicano le disposizioni dell'articolo 83, ma le pene stabilite negli articoli 589 e 590 sono aumentate » (l'articolo 83, primo comma, del codice penale prevede, appunto, che « [...] se per errore nell'uso dei mezzi di esecuzione del reato, o per un'altra causa, si cagiona un evento diverso da quello voluto, il colpevole risponde, a titolo di colpa, dell'evento non voluto, quando il fatto è preveduto dalla legge come delitto colposo »). Esso, quindi, presuppone chiaramente che la morte o le lesioni siano la conseguenza di un fatto previsto come delitto doloso, mentre gli articoli 186 e 187 del codice della strada si limitano a configurare i reati di guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti come ipotesi contravvenzionali. La natura colposa e le basse pene edittali delle fattispecie di cui agli articoli 589 e 590 del codice penale, inoltre, impediscono l'applicazione degli articoli 380 e 384 del

codice di procedura penale, rispettivamente in materia di arresto obbligatorio in flagranza e di fermo di indiziato di delitto, in quanto il primo presuppone la commissione di un delitto non colposo, oltre a una pena edittale non inferiore nel minimo a cinque e nel massimo a venti anni (l'articolo 380, comma 1, del codice di procedura penale così dispone: « Gli ufficiali e gli agenti di polizia giudiziaria procedono all'arresto di chiunque è colto in flagranza di un delitto non colposo, consumato o tentato, per il quale la legge stabilisce la pena dell'ergastolo o della reclusione non inferiore nel minimo a cinque anni e nel massimo a venti anni »), mentre il secondo richiede che il delitto per il quale si deve procedere al fermo sia punito con pena edittale non inferiore nel minimo a due anni e superiore nel massimo a sei anni (l'articolo 384, comma 1, del codice di procedura penale così dispone: « Anche fuori dei casi di flagranza, quando sussistono specifici elementi che, anche in relazione alla impossibilità di identificare l'indiziato, fanno ritenere fondato il pericolo di fuga, il pubblico ministero dispone il fermo della persona gravemente indiziata di un delitto per il quale la legge stabilisce la pena dell'ergastolo o della reclusione non inferiore nel minimo a due anni e superiore nel massimo a sei anni ovvero di un delitto concernente le armi da guerra e gli esplosivi o di un delitto commesso per finalità di terrorismo, anche internazionale, o di eversione dell'ordine democratico »). Allo stato attuale, quindi, quando a seguito della violazione delle norme che vietano la guida in stato di ebbrezza e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti si verifici un incidente che provochi la morte o il ferimento di terze persone, in nessun caso è possibile procedere all'arresto obbligatorio in flagranza, mentre il fermo dell'indiziato è possibile esclusivamente nel caso di omicidio colposo plurimo o di omicidio colposo in concorso con lesioni personali colpose, per il quale è prevista una pena massima di dodici anni (l'articolo 589, terzo comma, del codice penale, così dispone: « 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 dodici »). Va infine segnalato che nessuna disciplina penale specifica è prevista per il caso di comportamenti aggressivi di guida, ossia di quei comportamenti che, violando le disposizioni sulla distanza di sicurezza, attuando ingiustificate e improvvise accelerazioni, oppure utilizzando impropriamente i dispositivi di segnalazione sonora o luminosa all'indirizzo delle vetture che precedono, o attuando operazioni di sorpasso tali da intimidire gli altri guidatori, generano un serio pericolo per la sicurezza stradale e per l'incolumità delle persone.

III. *Il raffronto con il contesto europeo.*

Il decreto-legge n. 117 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2007, attraverso l'inasprimento delle sanzioni, sia penali che amministrative, previste per la guida in condizioni psico-fisiche alterate da alcol o da droga, ha compiuto un primo importante passo verso l'allineamento dell'Italia rispetto agli altri Paesi europei per ciò che concerne il grado di attenzione a questo fenomeno, sebbene in molti di tali Paesi le sanzioni si mantengano su un livello superiore al nostro, con effetti e benefici evidenti. In Belgio, ad esempio, ad una pena detentiva da quindici giorni a sei mesi si affianca una pena pecuniaria da 1.000 a 10.000 euro e, in caso di recidiva entro tre anni, la pena detentiva è da un mese a due anni, mentre quella pecuniaria va da 2.000 a 25.000 euro. Se in Belgio, quindi, le pene detentive sono abbastanza simili a quelle attualmente vigenti in Italia, la pena pecuniaria è, per contro, di gran lunga superiore, e non va sottovalutata l'efficacia deterrente di questo tipo di pena. Nel Lussemburgo, inoltre, la pena detentiva può arrivare fino a tre anni e in Germania fino a cinque anni, mentre in Olanda se si provocano incidenti stradali mortali è prevista la pena detentiva fino a nove anni,

contro i cinque anni attualmente previsti in Italia per il caso di omicidio colposo commesso a seguito della violazione di norme sulla circolazione stradale. Sul versante delle sanzioni accessorie, invece, in Finlandia e in Olanda la sospensione della patente può durare fino a cinque anni e in Irlanda va da un minimo di due anni fino a un massimo di quattro anni in caso di recidiva. Dalla rapida esposizione che precede appare evidente la necessità di adeguare ulteriormente l'impianto sanzionatorio italiano ai livelli degli altri Paesi europei, dove i risultati positivi sinora ottenuti hanno permesso di ridurre drasticamente i costi sociali dell'incidentalità stradale alcolcorrelata, sia in termini di vite umane che di risorse economiche.

IV. La proposta normativa.

Da quanto esposto emerge con chiarezza la necessità di innovare ulteriormente la disciplina italiana in materia di incidentalità stradale alcolcorrelata, sebbene indubbi progressi siano stati fatti già con il decreto-legge n. 117 del 2007, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 160 del 2007. In particolare, la presente proposta di legge non modifica la nuova formulazione del comma 2 dell'articolo 186 e del comma 1 dell'articolo 187 del codice della strada, ritenendo adeguate le nuove sanzioni ivi previste, sia con riferimento alla loro diversa modulazione a seconda della gravità della violazione, sia per ciò che concerne il generale inasprimento di tale impianto sanzionatorio rispetto alla disciplina precedente. Si è invece ritenuto opportuno un ulteriore inasprimento delle sanzioni previste per il caso in cui il conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti provochi un incidente stradale, in particolare quando dal fatto derivino la morte o il ferimento di terze persone. Allo scopo si è provveduto a modificare i menzionati articoli 186 e 187, rispettivamente ai commi 2-*bis* e 1-*bis*, al fine di trasformare l'illecito penale ivi previsto da ipotesi meramente contravvenzionale a delitto, adeguandone le relative sanzioni,

nonché a introdurre nel codice penale tre nuove fattispecie specifiche di delitto, e cioè l'omicidio e le lesioni personali commessi dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti e la guida aggressiva. Si è infine proceduto ad adeguare il sistema delle sanzioni accessorie previste dagli articoli 222 e 223 del codice della strada al fine di tenere conto dell'introduzione delle nuove fattispecie penali.

Entrando nel dettaglio della presente proposta di legge, l'articolo 1 reca modifiche agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285:

a) il comma 1 sostituisce il comma 2-*bis* dell'articolo 186 con una nuova formulazione, nella quale si stabilisce che il conducente in stato di ebbrezza che provoca un incidente stradale è punito con la multa da euro 5.000 a euro 20.000 e con la reclusione fino a due anni. Rispetto alla disciplina attuale, quindi, il reato non ha più natura di contravvenzione bensì di delitto e le relative pene risultano considerevolmente aumentate. All'accertamento del reato, inoltre, consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre anni, anche qui con un considerevole aumento rispetto alla misura attualmente vigente, mentre è sempre disposta la revoca della patente qualora il conducente sia titolare di patente professionale o nell'ipotesi di recidiva nel biennio da parte di titolare di patente di categoria B. Il fermo amministrativo del veicolo, già previsto dall'attuale formulazione, passa da novanta a centoventi giorni. Infine, quando dal fatto deriva la morte di una persona o una lesione personale, si applicano gli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale, introdotti *ex novo* dall'articolo 3 della presente proposta di legge;

b) il comma 2 sostituisce il comma 1-*bis* dell'articolo 187 con una nuova formulazione del tutto identica a quella di cui al novellato comma 2-*bis* dell'articolo 186 per il caso di guida in stato di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti.

La configurazione dei reati di cui agli articoli 186, comma 2-*bis*, e 187, comma 1-*bis*, del codice della strada come delitti, anziché come contravvenzioni, insieme con l'inasprimento delle relative sanzioni, risponde all'esigenza di riconoscere a queste ipotesi di reato un adeguato livello di pericolosità sociale, consentendo l'applicazione delle norme sostanziali e procedurali riferibili, appunto, ai delitti. In particolare, il termine di prescrizione del reato risulterà più lungo, passando dagli attuali quattro anni a sei anni (articolo 157 del codice penale, che al primo comma dispone: «La prescrizione estingue il reato decorso il tempo corrispondente al massimo della pena edittale stabilita dalla legge e comunque un tempo non inferiore a sei anni se si tratta di delitto e a quattro anni se si tratta di contravvenzione, ancorché puniti con la sola pena pecuniaria»), con conseguente beneficio in termini di maggior efficacia dell'azione penale.

L'articolo 2 della presente proposta di legge reca modifiche agli articoli 222 e 223 del codice della strada:

a) il comma 1 sostituisce l'attuale comma 2-*bis* dell'articolo 222 con tre nuovi commi: il nuovo comma 2-*bis* prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da uno a quattro anni quando a seguito della violazione degli articoli 186 e 187 del medesimo codice della strada il conducente provoca una lesione personale a terzi, e fino a sei anni quando a seguito della medesima violazione provoca la morte di una persona. Tali sanzioni, in armonia con quanto attualmente previsto dal comma 2-*quater* dell'articolo 186, si applicano anche in caso di patteggiamento. Il comma 2-*ter* prevede la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da un mese a un anno in caso di comportamenti di guida aggressiva. Anche in questo caso si è ritenuto opportuno escludere l'applicabilità dell'articolo 445 del codice di procedura penale, facendo sempre salva l'applicazione della sospensione della patente anche in caso di patteggiamento. Il comma 2-*quater*, invece, riproduce fedelmente l'attuale comma 2-*bis*,

che non si è ritenuto di modificare in quanto ormai riferibile esclusivamente a casi diversi da quelli della violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada;

b) il comma 2 si limita ad apportare una modifica di coordinamento del testo, introducendo al comma 1 dell'articolo 223 il riferimento al nuovo comma 2-*bis* dell'articolo 222.

L'articolo 3 della presente proposta di legge introduce nel codice penale gli articoli 589-*bis*, 590-*bis* e 593-*bis*:

a) il comma 1 introduce nel codice penale l'articolo 589-*bis*, che disciplina il nuovo delitto di omicidio commesso dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, stabilendo che chiunque cagiona la morte di una persona in conseguenza della violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada e avendo previsto e accettato il rischio della verificazione dell'evento lesivo, è punito a titolo di dolo eventuale con la reclusione da sette a venti anni;

b) il comma 2 introduce nel codice penale l'articolo 590-*bis*, relativo alle lesioni personali provocate dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, stabilendo che chiunque cagiona ad altri una lesione personale in conseguenza della violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada e avendo previsto e accettato il rischio della verificazione dell'evento lesivo, è punito a titolo di dolo eventuale con la reclusione da uno a tre anni in caso di lesione non grave, da due a cinque anni se la lesione è grave e da cinque a otto anni se è gravissima. La norma prevede, altresì, che tale delitto sia sempre punibile d'ufficio, diversamente da quanto avviene attualmente per le lesioni personali colpose;

c) il comma 3 introduce nel codice penale l'articolo 593-*bis*, che disciplina il delitto di guida aggressiva, prevedendo che chiunque mette in atto comportamenti aggressivi di guida, violando le disposizioni sulla distanza di sicurezza, attuando ingiustificate e improvvise accelerazioni, op-

pure utilizzando impropriamente i dispositivi di segnalazione sonora o luminosa all'indirizzo delle vetture che precedono, o attuando operazioni di sorpasso tali da intimidire gli altri guidatori e comunque da mettere in serio pericolo la sicurezza stradale, è punito con la reclusione da due a sei mesi. È tuttavia previsto che il giudice possa disporre la commutazione della pena in un programma obbligatorio di educazione psicologica alla guida e l'applicazione di terapie antiaggressive a cura di istituti specializzati, purché il delitto non sia reiterato. Come si è già rilevato, la normativa attuale non prevede alcuna sanzione penale per simili comportamenti, che invece si ritiene debbano essere disincentivati in ogni modo, in considerazione delle loro estreme gravità e pericolosità sia per il conducente stesso che per gli altri utenti della strada. La possibilità per il giudice di disporre la commutazione della pena in un programma obbligatorio di educazione psicologica alla guida e l'applicazione di terapie antiaggressive a cura di istituti specializzati conferma la finalità non meramente punitiva, ma piuttosto rieducativa, della norma che si vuole introdurre.

L'aver ricondotto alla categoria dei reati dolosi i casi di omicidio e di lesioni personali conseguenti a un incidente stradale provocato dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti comporta una serie di importanti conseguenze, oltre all'ovvio inasprimento delle pene e, quindi, all'allungamento dei termini di prescrizione.

Anzitutto, in caso di incidente stradale mortale verificatosi in violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada, potrà trovare applicazione l'articolo 380 del codice di procedura penale relativo all'arresto obbligatorio in flagranza, il quale impone alle Forze dell'ordine di procedere all'arresto di chiunque è colto in flagranza di un delitto non colposo per il quale la legge stabilisce la pena dell'ergastolo o della reclusione non inferiore nel minimo a cinque anni e nel massimo a

venti anni. Attualmente, invece, l'arresto in flagranza è solo facoltativo.

Inoltre, sia nel caso di omicidio che in quello di lesioni personali gravissime commessi dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, potrà trovare applicazione anche l'articolo 384 del codice di procedura penale relativo al fermo di indiziato, ai sensi del quale, anche al di fuori dei casi di flagranza, quando sussistono specifici elementi che, anche in relazione all'impossibilità di identificare l'indiziato, fanno ritenere fondato il pericolo di fuga, è disposto il fermo della persona gravemente indiziata di un delitto per il quale la legge stabilisce la pena dell'ergastolo o della reclusione non inferiore nel minimo a due anni e superiore nel massimo a sei anni.

V. *Il dolo eventuale.*

La principale novità che si intende apportare con la presente proposta di legge consiste, dunque, nell'introduzione di due nuove figure di delitto doloso per i casi riconducibili all'omicidio e alle lesioni personali commessi dal conducente in violazione degli articoli 186 e 187 del codice della strada. La previsione di autonome fattispecie delittuose per il caso in cui, a seguito di un incidente stradale provocato dal conducente dopo aver assunto sostanze vietate, si verificano danni alle persone appare di fondamentale importanza. Ciò in quanto, come già accennato in precedenza, le attuali norme sull'omicidio colposo e sulle lesioni personali colpose risultano del tutto inadeguate a fronteggiare con un'efficace azione deterrente il fenomeno dell'infortunistica stradale alcolcorrelata, trattandosi di norme che non tengono in alcuna considerazione la circostanza che, nell'*iter* progressivo di commissione del fatto, interviene purtroppo spesso, in maniera eziologicamente decisiva, una condotta non semplicemente colposa, bensì dolosa, che consiste nella sciente e consapevole assunzione da parte dell'autore del fatto illecito di sostanze fortemente idonee ad alterare le sue capacità di guida. La normativa vigente,

infatti, appare predisposta allo scopo di punire comportamenti tipicamente connotati da caratteri di negligenza, imprudenza o imperizia, cioè situazioni nelle quali si appalesi un errore di valutazione compiuto dal soggetto circa la necessaria mancanza di rischi o di pericolo per la circolazione. Tale errore avviene e si sviluppa, pertanto, all'interno di una situazione di « normalità e idoneità » delle condizioni soggettive, sia fisiche che psichiche, in cui la persona versa, situazione invece ben diversa da quella in cui si viene a trovare chi, anteriormente alla scelta di porsi alla guida di un veicolo a motore, pur consapevole del divieto di condurre un mezzo in precise condizioni personali, assume delle sostanze vietate. In tale ultima situazione, infatti, l'errore dipende da un'incapacità naturale del soggetto sopravvenuta in conseguenza di un comportamento volontario. Si tratta, dunque, di un comportamento che, essendo fortemente caratterizzato dalla presenza di una componente dolosa in grado di incidere in modo determinante sulla produzione dell'evento lesivo, non si presta ad essere inquadrato all'interno di una fattispecie colposa. L'elemento psicologico che caratterizza queste due nuove fattispecie penali è il dolo eventuale, una figura giuridica di costruzione dottrinale e giurisprudenziale che risponde essenzialmente all'esigenza di operare un discrimine tra situazioni propriamente colpose e situazioni che sono tali solo in apparenza, ma che si caratterizzano in realtà per una forte componente dolosa, come nel caso dell'incidentalità stradale alcol-correlata. Ripugna infatti alla comune sensibilità l'idea di assimilare l'omicidio o le lesioni provocati da una persona semplicemente imprudente a quelli commessi da chi, scientemente e consapevolmente, si è posto alla guida di un veicolo dopo aver assunto alcol o droghe. L'allarme sociale destato dalle cosiddette « stragi del sabato sera », le numerose vittime che, nonostante alcuni progressi, continuano a registrarsi sulle nostre strade a causa dell'uso di sostanze vietate, impongono al legislatore di intervenire in modo deciso, riconoscendo la rilevanza preponderante che, in

simili casi, l'elemento doloso ha rispetto a quello colposo e procedendo dunque ad una più appropriata definizione delle relative pene. Pur apparendo differente dal dolo diretto, il dolo eventuale è ad esso assimilabile, sul piano della realtà psicologica, in quanto l'agente, anche in presenza della rappresentazione delle possibili ulteriori conseguenze della propria azione criminosa, continua ad agire a costo di provarle, accettandone il rischio e trasferendo, quindi, nel raggio della volontà ciò che era solo nella previsione. La giurisprudenza comunemente individua il dolo eventuale allorquando « l'agente, ponendo in essere una condotta diretta ad altri scopi, si rappresenti la concreta possibilità del verificarsi di una diversa conseguenza della propria condotta e, ciononostante, agisca accettando il rischio di cagionarla (sentenza della I sezione penale della Corte di cassazione n. 5436 dell'11 febbraio 2005). L'accettazione del rischio è, appunto, l'elemento che distingue il dolo eventuale dalla cosiddetta « colpa cosciente », che presuppone invece la convinzione del non verificarsi dell'evento previsto. In termini giuridico-dottrinali, quindi, nel dolo eventuale « si ritengono altresì voluti i risultati del comportamento che sono stati previsti dal soggetto, anche soltanto come possibili, purché egli abbia accettato il rischio, o, più semplicemente, purché non abbia agito con la sicura convinzione che non si sarebbero verificati » (Francesco Antolisei, *Manuale di diritto penale*, XVI edizione, Giuffrè, Milano, pagina 353). Come chiarito da autorevole dottrina, « per potersi parlare di volontà dell'evento (...) non è necessario che questo sia stato il punto di mira o uno dei punti di mira dell'attività criminosa: basta che il reo lo abbia previsto come possibile, accettando il rischio della sua verifica; basta, in altri termini, che egli abbia agito a costo di determinarlo » (*ibidem*, pagine 354 e seguenti). Chiaramente, anche nel caso dell'omicidio o delle lesioni personali colpose l'agente si trova spesso nella condizione di poter prevedere l'evento (colpa cosciente), ma in quest'ultima ipotesi il soggetto esclude il verificarsi dell'evento e,

dunque, non ne accetta il rischio. Il comportamento doloso è quindi caratterizzato dal carattere antisociale del fatto, il che significa che l'agente deve rendersi conto di poter nuocere ad altri, ossia di poter ledere o porre in pericolo interessi che non gli appartengono, elementi che ritroviamo tutti anche nelle fattispecie di omicidio e di lesioni commessi dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe. A rigore, la figura del dolo eventuale consentirebbe, già a legislazione invariata, di ricondurre l'infortunistica stradale alcolcorrelata all'interno dell'omicidio volontario (articolo 575 del codice penale), e delle lesioni personali volontarie (articoli 582 e 583 del codice penale), trattandosi di fattispecie che, per la loro formulazione, non richiedono che il soggetto agisca con la precisa intenzione di uccidere o di ferire (dolo diretto), ma consentono di ravvisare la volontà dell'evento lesivo anche in relazione ai casi in cui l'agente si rappresenti tale evento come conseguenza altamente probabile della sua condotta, accettandone il rischio (dolo eventuale) (l'articolo 575 del codice penale così dispone: « Chiunque cagiona la morte di un uomo è punito [...] ». L'articolo 582, primo comma, del medesimo codice, analogamente, così stabilisce: « Chiunque cagiona ad alcuno una lesione personale, dalla quale deriva una malattia nel corpo o nella mente, è punito [...] »).

Fino ad ora, tuttavia, la giurisprudenza, pur accogliendo la figura del dolo eventuale in relazione ad altre ipotesi di violazione del codice della strada (ad esempio con riferimento all'articolo 189 relativo al cosiddetto « reato di fuga », cioè all'inservanza dell'obbligo di fermarsi e di prestare assistenza a eventuali feriti posto in capo all'utente della strada in caso di

incidente comunque ricollegabile al suo comportamento. Si vedano le sentenze della IV sezione penale della Corte di cassazione n. 21445 del 21 giugno 2006 e n. 8103 del 10 gennaio 2003, ove si afferma che « la consapevolezza che la persona coinvolta nell'incidente ha bisogno di soccorso può sussistere anche sotto il profilo del dolo eventuale [...] »), si è mostrata poco incline ad accettare la tesi, pur sostenuta da alcuni pubblici ministeri, secondo cui « chi si mette al volante ubriaco o dopo aver assunto droghe accetta il rischio di uccidere qualcuno con la sua guida » (sono parole del procuratore capo di Bologna, Enrico Di Nicola, riportate dal quotidiano « *La Repubblica* » del 17 luglio 2007), preferendo in simili casi la tesi dell'omicidio con colpa cosciente. Così, nel recente caso avvenuto a Bologna (marzo 2007) in cui un settantenne è morto in un incidente stradale provocato da un uomo postosi alla guida sotto l'effetto di alcol, cocaina e *hascisch*, le richieste di custodia cautelare avanzate dal pubblico ministero sul presupposto dell'omicidio volontario con dolo eventuale sono state respinte dal giudice per le indagini preliminari e il pubblico ministero si è visto costretto a riformulare l'accusa come omicidio colposo, benché con colpa cosciente. La situazione descritta mostra con evidenza l'impossibilità di affidare alla sola magistratura la decisione circa l'inquadramento tra le fattispecie dolose o colpose dell'omicidio e delle lesioni provocati dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di droghe. È dunque fondamentale che su questo tema il legislatore intervenga al più presto con un provvedimento incisivo e mirato, quale è appunto la presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Modifiche agli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. Il comma 2-*bis* dell'articolo 186 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 2-*bis*. Il conducente in stato di ebbrezza che provoca un incidente stradale è punito con la multa da euro 5.000 a euro 20.000 e con la reclusione fino a due anni. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre anni. È inoltre disposto il fermo amministrativo del veicolo per centoventi giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del citato capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Quando dal fatto deriva una lesione personale o la morte di una persona si applicano gli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale ».

2. Il comma 1-*bis* dell'articolo 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dal seguente:

« 1-*bis*. Il conducente in stato di alterazione psico-fisica dovuta all'assunzione di sostanze stupefacenti o psicotrope che provoca un incidente stradale è punito con la multa da euro 5.000 a euro 20.000 e con la reclusione fino a due anni. All'accertamento del reato consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospen-

sione della patente di guida da uno a tre anni. È inoltre disposto il fermo amministrativo del veicolo per centoventi giorni ai sensi del capo I, sezione II, del titolo VI, salvo che il veicolo appartenga a persona estranea al reato. La patente di guida è sempre revocata ai sensi del citato capo I, sezione II, del titolo VI, quando il reato è commesso dal conducente di un autobus o di un veicolo di massa complessiva a pieno carico superiore a 3,5 t. o di complessi di veicoli, ovvero in caso di recidiva nel biennio. Ai fini del ritiro della patente si applicano le disposizioni dell'articolo 223. Quando dal fatto deriva una lesione personale o la morte di una persona si applicano gli articoli 589-*bis* e 590-*bis* del codice penale ».

ART. 2.

(Modifiche agli articoli 222 e 223 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285).

1. Il comma 2-*bis* dell'articolo 222 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dai seguenti:

« 2-*bis*. Quando dal fatto deriva una lesione personale di cui all'articolo 590-*bis* del codice penale la sospensione della patente è da uno a quattro anni, secondo la gravità della lesione. Nel caso di omicidio di cui all'articolo 589-*bis* del codice penale la sospensione della patente è fino a sei anni. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale.

2-*ter*. Nel caso di cui all'articolo 593-*bis* del codice penale la sospensione della patente è da un mese a un anno. Le disposizioni di cui al presente comma si applicano anche in caso di applicazione della pena su richiesta delle parti ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale.

2-*quater*. La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni di cui al comma 2 è diminuita fino a un terzo nel caso di

applicazione della pena su richiesta ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale ».

2. Al comma 1 dell'articolo 223 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, le parole: « di cui all'articolo 222, commi 2 e 3 » sono sostituite dalle seguenti: « di cui all'articolo 222, commi 2, 2-bis e 3 ».

ART. 3.

(Introduzione nel codice penale degli articoli 589-bis, 590-bis e 593-bis).

1. Dopo l'articolo 589 del codice penale è inserito il seguente:

« ART. 589-bis. — (*Omicidio commesso dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti*). — Chiunque cagiona la morte di una persona in conseguenza della violazione degli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e avendo previsto e accettato il rischio della verifica dell'evento lesivo, è punito a titolo di dolo eventuale con la reclusione da sette a venti anni ».

2. Dopo l'articolo 590 del codice penale è inserito il seguente:

« ART. 590-bis. — (*Lesioni personali provocate dal conducente in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti*). — Chiunque cagiona ad altri una lesione personale in conseguenza della violazione degli articoli 186 e 187 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e avendo previsto e accettato il rischio della verifica dell'evento lesivo, è punito a titolo di dolo eventuale con la reclusione da uno a tre anni.

Se la lesione è grave, la pena è della reclusione da due a cinque anni, se è gravissima, della reclusione da cinque a otto anni.

Il delitto di cui al presente articolo è sempre punibile d'ufficio ».

3. Dopo l'articolo 593 del codice penale è inserito il seguente:

« ART. 539-*bis.* — (*Guida aggressiva*). — Chiunque mette in atto comportamenti aggressivi di guida, violando le disposizioni sulla distanza di sicurezza, attuando ingiustificate e improvvise accelerazioni, oppure utilizzando impropriamente i dispositivi di segnalazione sonora o luminosa all'indirizzo delle vetture che precedono, o attuando operazioni di sorpasso tali da intimidire gli altri guidatori e comunque da mettere in serio pericolo la sicurezza stradale, è punito con la reclusione da due a sei mesi.

Con la sentenza di condanna per il delitto di cui al primo comma, purché non reiterato, il giudice può disporre la commutazione della pena in un programma obbligatorio di educazione psicologica alla guida e l'applicazione di terapie antiaggressive a cura di istituti specializzati ».

ART. 4.

(*Entrata in vigore*).

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

€ 0,35



15PDL0037210