

Ania

Fondazione
per la Sicurezza Stradale

A.S. n. 1638

“Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile
1992, n. 285”

Audizione di Umberto Guidoni

Segretario generale Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale

Commissione 8^a (Lavori pubblici, comunicazioni)

Senato della Repubblica

Roma, 21 luglio 2015

Signor Presidente, Onorevoli Senatrici e Senatori,

desideriamo innanzitutto ringraziarVi per aver voluto incontrare la Fondazione ANIA su questa iniziativa legislativa relativa alla riforma del Codice della strada e siamo davvero lieti di poter contribuire fattivamente ai lavori di approfondimento della Commissione. A Lei, Presidente, e a tutti Voi va il nostro apprezzamento per aver voluto realizzare questo ciclo di audizioni volto a puntellare la normativa che regola la circolazione stradale per renderla più in linea con l'evoluzione della mobilità anche nell'ottica di una maggiore semplificazione e intellegibilità del dettato normativo.

La Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale, costituita dalle Compagnie di assicurazione nel 2004 al fine di contribuire all'impegno assunto da tutti i Paesi Europei di ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali, ha come unico obiettivo quello di elaborare e realizzare attività ed iniziative che possano concretamente concorrere al miglioramento dei livelli di sicurezza sulla strada e contrastare l'emergenza nazionale rappresentata dall'incidentalità stradale, che ancora oggi, risulta essere la prima causa di morte per i giovani al di sotto dei 30 anni.

Per ridurre il numero e la gravità degli incidenti stradali, la Fondazione ANIA ha sempre puntato sul partenariato pubblico-privato. Per questo i numerosi progetti realizzati sono il frutto di intese siglate con le più importanti istituzioni che, a livello nazionale e locale, si occupano di circolazione stradale.

ALCUNI DATI

Prima di entrare nel merito del tema dell'audizione, permetteteci di richiamare alcuni dati che inquadrano meglio le ragioni delle nostre proposte.

L'incidentalità stradale in Italia, nonostante i numeri più rassicuranti riscontrati nel corso degli ultimi anni, è ancora un problema serio. Nel 2013, sulla base di rilevazioni ANIA, i sinistri complessivamente risarciti dal settore assicurativo sono stati 2.367.267 per un costo complessivo di 11,5 miliardi di euro. Naturalmente il numero comprende anche i sinistri con soli danni ai veicoli o a cose e i sinistri che hanno causato lesioni fisiche lievissime. Il dato non comprende invece i danni subiti e provocati dai responsabili degli incidenti, sia per danni alla persona che per danni alle cose.

Per avere un quadro standardizzato a livello europeo occorre fare riferimento ai dati dell'ISTAT. Le stime del 2014 parlano di 3.300 morti, ma riteniamo opportuno fare riferimento ai dati consolidati relativi al 2013 che ci dicono che gli incidenti più gravi in Italia sono stati 181.227 ed hanno causato 3.385 morti e 257.421 feriti con lesioni di non lieve entità.

Il 75,3% del totale degli incidenti avviene sulle strade urbane, che risultano essere quindi, in Italia, le tratte stradali più pericolose.

Gli incidenti stradali, oltre a rappresentare un dramma umano, costano alla collettività 27 miliardi di euro all'anno, quasi 2 punti di PIL (fonte MIT); ciò rende

ancora più evidente che la spesa in sicurezza stradale non deve essere considerata come un costo, bensì come un investimento che si traduce anche in risparmio di vite umane.

All'origine di questi numeri agghiaccianti ci sono i comportamenti scorretti al volante: l'80% degli incidenti è dovuto a condotte di guida sregolate e, in particolare, nel 44,5% dei casi, ovvero quasi una volta ogni due, dal **mancato rispetto delle regole** del Codice della strada, dalla **distrazione** e dalla **velocità elevata**.

A questi *killer* della strada ne va però aggiunto un altro che, a partire dal 2009, non viene più analizzato dalla statistica ufficiale a causa della scarsa attendibilità delle fonti di rilevazione: la **guida in stato psicofisico alterato da alcol e/o droghe**.

Per quantificare questa piaga sociale è possibile fare riferimento all'unica fonte attualmente disponibile che consiste nelle stime dell'Istituto Superiore di Sanità. Secondo tale fonte, il 30% del totale degli incidenti mortali è alcool-correlato. Per avere una migliore misurazione di questo problema, la Fondazione ANIA ha incaricato IPSOS di svolgere un'indagine demoscopica¹.

Questa ricerca è molto interessante in quanto, oltre a confermare che il fattore umano è la causa principale degli incidenti stradali, evidenzia che l'11% di quanti affermano di aver avuto un incidente stradale, ne attribuisce la causa all'alcool. Tale percentuale sale al 26% se si fa riferimento ai guidatori con età compresa tra i 14 e i 17 anni.

Il dato sull'abuso di alcol alla guida è stato confermato da un'indagine realizzata, sempre su commissione della Fondazione ANIA, dall'Istituto Piepoli nel 2015 in cui,

¹ Ipsos e Fondazione ANIA: *Guida e alcol, relazioni pericolose*, Roma, 2013.

in una sezione dedicata all'analisi dei comportamenti di guida si evidenzia che 1 persona su 10 si mette al volante dopo aver bevuto.

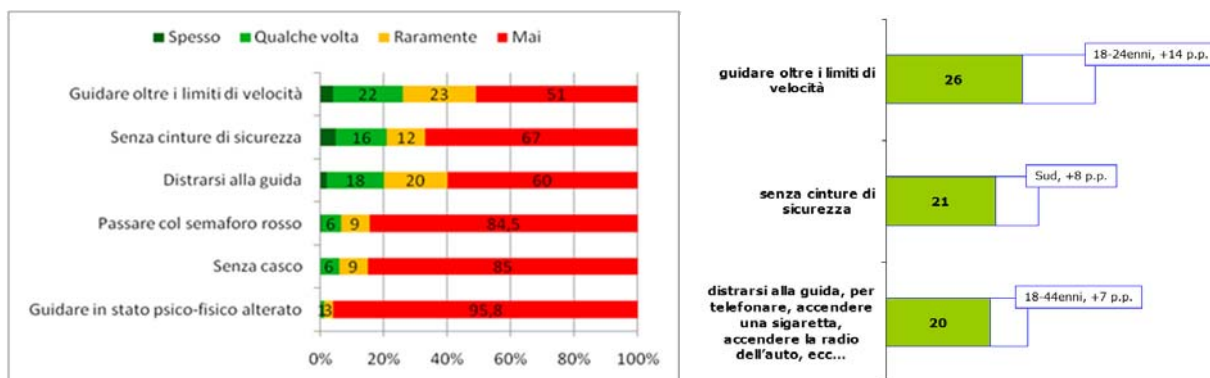
L'impatto sull'incidentalità stradale del fattore umano e, in particolare, dell'atteggiamento relativo al rispetto delle regole della strada, risulta evidente anche da un'altra indagine condotta da ISPO² per Fondazione ANIA da cui emerge che:

- la violazione delle regole di convivenza civile non è mai giustificabile per la quasi totalità degli intervistati, comprese quelle del Codice della strada (91% “per nulla giustificato”);
- nonostante questa convinzione, il 58% del campione sostiene che gli italiani al volante non rispettano il Codice della strada;
- la violazione delle norme è di fatto molto diffusa: oltre il 70% degli automobilisti dichiara di infrangere le regole, il 47% lo fa “spesso/qualche volta”;
- oltre l'80% degli intervistati è consapevole della pericolosità dell'inosservanza delle regole e delle conseguenze sociali ed economiche degli incidenti.

Lo scenario diventa ancora più preoccupante analizzando le infrazioni che gli italiani commettono più spesso, poiché salta all'attenzione che si trasgrediscono quelle regole che possono evitare gli incidenti più gravi: superare i limiti di velocità (26%, 40% nel caso dei giovani tra 18 e 24 anni), guidare senza cinture di sicurezza (21%, 29,4% per il Meridione), e distrarsi alla guida (20%, 27% per i 18-24enni) (Grafico 1).

² Ispo e Fondazione ANIA: *Gli italiani e il rispetto delle regole*, Roma, 2011.

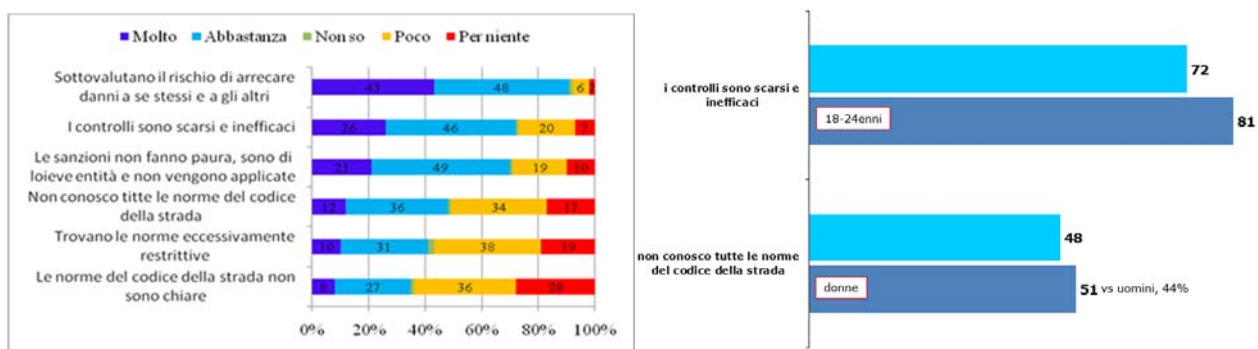
Grafico 1 - Con quale frequenza le capita di ...



Fonte: ISPO/Fondazione ANIA: Gli italiani e il rispetto delle regole

Il mancato rispetto delle regole della strada è da attribuirsi in special modo alla **scarsa consapevolezza dei rischi** per se stessi e per gli altri (91%) e alla **percezione di essere poco controllati** (72%). Tale convinzione è ancor più diffusa tra i giovanissimi (81%) (Grafico 2).

Grafico 2 - Gli italiani non rispettano le regole della strada perché ...



Fonte: ISPO/Fondazione ANIA: Gli italiani e il rispetto delle regole

È evidente che esiste un problema nel problema, rappresentato dai ragazzi per i quali l'incidente stradale è frutto della fatalità o della responsabilità altrui. Ciò, sommato al senso di onnipotenza tipico dei giovani, genera un mix deflagrante di determinismo in cui non sussiste più una scelta libera e consapevole: i ragazzi pensano che l'incidente a loro non possa capitare.



Il quadro che emerge complessivamente dalla ricerca indica, dunque, che gli italiani tendono a sostenere una legalità formale, dichiarata, a fronte però della rivendicazione di un'autonomia personale. E ciò è rafforzato anche dal fatto che la maggior parte dei partecipanti all'indagine ha dimostrato di non **conoscere le norme del Codice della Strada**.

Per questo siamo convinti che attraverso un **sistema sanzionatorio adeguato** e con un **Codice semplificato** sia possibile **rafforzare il potere di deterrenza delle norme** per scoraggiare condotte di guida non corrette, ripristinare la legalità reale e favorire una maggiore sicurezza delle strade.

Da quanto sin qui affermato, appare evidente che il **tema delle statistiche** è importante anche perché, una maggiore **tempestività nella fornitura dei dati**, è utile per tarare correttamente le misure di intervento per la sicurezza stradale.

Invece, l'attuale sistema informativo è inadeguato sia per quanto riguarda la dinamica, **la localizzazione e le conseguenze degli incidenti**, sia per quanto riguarda la corretta quantificazione delle vittime (con una **sottostima che potrebbe superare il 25%**).

Per svolgere un'efficace opera di prevenzione è necessario conoscere le dimensioni del fenomeno, ma soprattutto sapere dove e come intervenire.

In Italia manca un sistema omogeneo di rilevazione dei dati statistici dell'incidentalità; in particolare, la frammentazione dei Corpi di Polizia Municipale sul territorio rende difficile la raccolta dei dati a livello urbano, che ancora oggi, nella grande maggioranza dei casi, avviene in forma cartacea e manuale. Per questo appare necessario che la legge delega possa introdurre **sistemi sanzionatori** nei confronti delle Amministrazioni che non producono in tempi congrui **i dati relativi all'incidentalità**.

LE PROPOSTE DELLA FONDAZIONE ANIA IN TEMA DI RIFORMA DEL CODICE DELLA STRADA

In considerazione delle evidenze sopra illustrate, la Fondazione ANIA esprime il proprio apprezzamento per il lavoro svolto dalla Commissione Trasporti sul disegno

di legge in oggetto, perché ha individuato una prospettiva di riforma complessiva tanto attesa quanto indispensabile per una maggiore efficacia delle norme contenute nel Codice.

Cercheremo ora di evidenziare alcuni profili che auspichiamo la Commissione Lavori Pubblici possa prendere in considerazione per un'ulteriore riflessione sul testo normativo.

Analizzando il disegno di legge delega, concordiamo sulla necessità di **riorganizzare le norme** e di **rendere il Codice della strada più snello e facilmente divulgabile**, nonché coerente ed armonico con la normativa comunitaria. Sono anni che la Fondazione ANIA auspica che il Parlamento ed il Governo operino in questa direzione e siamo davvero lieti che ora si possa procedere in tal senso.

Concordiamo altresì sulla necessità di intervenire per rivedere e rafforzare le norme finalizzate allo sviluppo della mobilità sostenibile e soprattutto all'incremento della **sicurezza stradale in ambito urbano**, con particolare riferimento all'utenza più vulnerabile.

A tal proposito la Fondazione ANIA ha individuato tre principali linee di azione che potrebbero trovare spazio nel disegno di legge delega:

1. una maggiore diffusione in ambito urbano delle cosiddette “**zone 30**”;
2. la destinazione di una **quota parte dei proventi contravvenzionali** per la realizzazione di **piste ciclabili** con una più puntuale indicazione sulla realizzazione delle stesse, proponendo anche una quota minima di spazi ciclabili, proporzionale alla superficie viabile delle singole aree urbane;

3. la destinazione di una quota parte dei proventi contravvenzionali per interventi specifici sugli **attraversamenti pedonali** più pericolosi, dove spesso trovano la morte le persone più anziane.

Se è vero che gli anziani sono soggetti vulnerabili come pedoni, è anche vero che possono essere soggetti che mettono a rischio la propria e l'altrui incolumità come conducenti, e spesso ciò è dovuto alle malattie che insorgono in età avanzata. Per questo riteniamo necessario, **aumentare i controlli per accertare se il guidatore anziano mantiene le condizioni psicofisiche richieste per la guida**. L'abolizione del certificato del medico curante (certificato anamnestico), che attestava l'assenza di malattie pericolose per la guida, non diagnosticabili durante la semplice visita per la patente, ha, di fatto, annullato questa importante opera di controllo preventivo, tanto che le sospensioni o revoche di patenti per patologie fisiche si sono enormemente ridotte.

È auspicabile quindi che, ferma restando la competenza delle commissioni mediche locali, per l'accertamento della sussistenza dei requisiti psico-fisici in fase di conferma della validità della patente, tale funzione venga svolta dal medico curante (anche di base), presumibilmente più a conoscenza della storia clinica del paziente, delle patologie in corso e dei medicinali assunti.

Avanziamo, invece, **forti perplessità sul principio di delega che permette la circolazione di biciclette insieme ai veicoli a due ruote a motore sulle corsie preferenziali dei mezzi pubblici**: attualmente, tali sedi stradali non sono aree protette dove è tutelata la circolazione di questa tipologia di mezzi e, soprattutto, si possono

presentare problemi di visibilità di questi utenti da parte degli autisti dei bus, né vale come argomento a favore, il fatto che in alcuni Paesi del Nord Europa questo è consentito. Stiamo parlando, infatti, di realtà infrastrutturali completamente diverse e di una cultura delle piste ciclabili nemmeno paragonabile alle nostre. A titolo di esempio, nella classifica mondiale stilata dall'Università di Copenaghen dedicata alle 80 città dove l'uso della bici viene maggiormente valorizzato e incentivato, l'Italia nemmeno compare. Il primo posto se lo contendono Amsterdam e Copenaghen.

Un altro tema molto caro alla Fondazione ANIA è quello **del rispetto delle regole** che, come emerge con forza dai dati illustrati in premessa, rappresenta un elemento chiave per contrastare l'incidentalità stradale.

Tre sono i fattori che impattano sulla tendenza degli italiani a commettere le infrazioni: la numerosità e la scarsa chiarezza delle norme, la conseguente ridotta conoscenza delle stesse e l'insufficienza dei controlli, elemento indispensabile per renderle cogenti.

Sul primo punto, abbiamo già detto. E' essenziale, però, che il Parlamento vigili sulla corretta attuazione del relativo principio di delega.

E' poi indispensabile promuovere la **conoscenza delle regole della strada**. La Fondazione ANIA garantisce fin d'ora che continuerà a fare la sua parte in questo ambito attraverso la realizzazione di campagne di comunicazione sociale e di attività di sensibilizzazione e formazione, soprattutto tra i più giovani. Ma in questo settore è necessario che anche lo Stato eserciti il proprio ruolo **rendendo obbligatoria la formazione alla sicurezza stradale nelle scuole**, eventualmente anche con il contributo tecnico-scientifico di enti privati. E' nostra convinzione che questa

iniziativa creerebbe guidatori più responsabili e, in generale, utenti della strada più attenti e consapevoli, in grado di influire positivamente sullo stile di guida dei conducenti dei veicoli a due o a quattro ruote.

Tuttavia, anche poche regole ben divulgate rischiano di non essere efficaci se gli utenti della strada vivono e guidano nella sensazione di trovarsi in uno spazio di impunità. Purtroppo oggi, nonostante gli importanti sforzi fatti dalle Forze dell'Ordine per incrementarli, **il numero di controlli su strada** risulta ancora troppo basso e tra il 2013 e il 2014 si è addirittura rilevata un'inversione del trend nel numero di pattuglie impegnate dalla Polizia stradale che è diminuito dello 0,6% (dati elaborati su Fonte Polizia Stradale). Per non parlare poi delle difficoltà tecniche e oggettive che ancora sussistono nell'effettuare i **controlli** dei conducenti sotto l'effetto di **sostanze stupefacenti**. In proposito è necessario prevedere la normazione di una procedura che consenta la realizzazione, l'efficacia e l'aumento di tali controlli. Un processo oggi possibile non per le attuali disposizioni, ma grazie al nostro contributo che ha messo a disposizione delle Forze dell'Ordine strumenti più attendibili per il controllo delle droghe.

La Fondazione ANIA si è assunta l'impegno di finanziare l'acquisto per la Polizia stradale e per l'Arma dei Carabinieri di strumentazioni adeguate ai controlli sull'alcool. Certamente, questo non basta per colmare le lacune in termini di dotazioni tecniche. È fondamentale che la presente legge delega in discussione consenta alle Forze dell'Ordine di effettuare un adeguato numero di controlli, quelli cioè necessari

ad indurre un fattore psicologico di deterrenza alle condotte di guida contrarie alle regole.

L'aumento dei controlli sarebbe favorito dall'impiego della tecnologia oggi disponibile. In tal senso, apprezziamo, che alla lettera (1) dell'art. 2 del disegno di legge delega sia prevista l'introduzione di disposizioni volte a favorire la diffusione e l'installazione di sistemi telematici idonei a rilevare l'inosservanza delle disposizioni in materia di circolazione dei veicoli. Segnaliamo l'opportunità di specificare che tali **controlli telematici** prevedano espressamente la sanzionabilità immediata dei trasgressori soprattutto nei casi di evasione dell'obbligo assicurativo r.c. auto e di mancata revisione dei veicoli.

Trattando il problema del mancato rispetto delle regole non si può non fare riferimento alla tematica del cosiddetto omicidio stradale.

Anche se questo tema investe specificamente le competenze della Commissione Giustizia, abbiamo apprezzato molto la scelta politica di aver voluto inserire l'argomento nell'ambito del disegno di legge delega, organicamente esaminato da questa Commissione.

È chiaro che la violenza stradale non è frutto del destino, bensì della consapevole irresponsabilità di chi non rispetta le regole e di chi si mette alla guida in stato psicofisico alterato.

Tuttavia, è altresì vero che, oggi, questi atti contrari alle norme e alla convivenza civile vengono sanzionati come se fossero "reati minori", soprattutto se commisurati ad altri tipi di reati, come per esempio il furto con destrezza.

Porsi alla guida consapevoli di essere nelle condizioni potenziali di causare un incidente grave, con morti o con lesioni, non può essere normativamente tollerabile: chi assume consapevolmente condotte di guida pericolose rende l'auto un'"arma impropria" e, pertanto, deve essere ritenuto responsabile delle proprie azioni, al di là dell'intenzionalità di voler provocare lesioni o morte altrui.

A tal proposito la Fondazione ANIA per la Sicurezza Stradale sostiene la necessità di introdurre la nuova fattispecie di delitto: "guida sotto l'influenza dell'alcool" e "guida in stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti o psicotrope".

Obiettivo dell'intervento normativo è aggravare le pene per le fattispecie di omicidio commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale relative alla guida in stato psicofisico alterato e ai limiti di velocità.

Bene, quindi, che questa disposizione sia prevista tra i criteri di delega e sia stata approvata in I lettura in un Ddl al Senato.

Con riferimento a quest'ultimo Ddl, però, anche se questa non è la sede specifica di esame del provvedimento, si segnala un aspetto di incongruenza tra l'art.1 e l'art. 2 che andrebbe sistemato durante l'esame in seconda lettura alla Camera.

Si segnala altresì l'opportunità di arricchire il disegno di legge con contenuti riabilitativi/rieducativi, anche per i recidivi, come l'installazione di sistemi blocca motore al fine di accedere a sconti di pena e/o percorsi formativi di guida sicura. Una previsione quest'ultima, che potrebbe anche essere presa in considerazione come elemento qualificante tra i principi di delega.

CONCLUSIONI

Signor Presidente, Senatrici, Senatori,

siamo tutti consapevoli che la mobilità è elemento essenziale nella vita quotidiana di tutti i cittadini e nel tessuto produttivo-economico del Paese.

Si tratta indubbiamente di una conquista dell'era moderna, ma esiste un principio fondamentale che penso sia importante qui richiamare e cioè che la libertà di movimento, ovvero il “diritto alla mobilità”, non confligga con gli altri diritti della persona tutelati dalla nostra Costituzione, *in primis* il diritto alla vita, all'integrità fisica e alla salute.

La nostra percezione è che in Italia questi diritti non siano tutelati, in nome di un'egoistica concezione dell'individualità della persona che decide di non rispettare le regole senza tener conto che ciò può costare la vita a qualcun altro.

Per questo non è più rinviabile il momento in cui tutte le forze – istituzionali, economiche, sociali – si uniscano per dare vita ad un progetto forte, incisivo, sistemico che abbatta definitivamente il numero delle vittime della strada.

Il punto di partenza deve essere l'avvio di un cambiamento culturale – attraverso nuove forme di comunicazione se è necessario – ma capace di rivolgersi a tutte le generazioni affinché si possa capire fino in fondo quale rischio costituisce la strada per tutti coloro che la percorrono e quale pericolo, con i suoi comportamenti, ciascuno di noi può essere per se stesso e per gli altri.

Come Fondazione ANIA, esempio concreto dell'attenzione che gli assicuratori rivolgono al problema della sicurezza stradale oltre che lucida scelta di social market economy, siamo totalmente disponibili a cooperare fin da ora.

Ogni minuto di inerzia in più può costare un'altra vita.

Grazie per l'attenzione e buon lavoro

ALLEGATO INFORMATIVO

L'OMICIDIO STRADALE IN ALTRI PAESI EUROPEI

Di seguito una breve sintesi di come è disciplinata, in alcuni Paesi europei, la condotta di chi al volante cagiona la morte altrui.

REGNO UNITO

Nel Regno Unito cagionare al volante la morte altrui configura specifici reati, che corrispondono a diverse condotte di guida. La normativa di riferimento è il “Road Traffic Act 1988” (e successive modifiche) e il “Criminal Justice Act 2003”.

Quando il conducente ha cagionato la morte altrui adottando una **guida pericolosa** si configura il reato “*Causing death by dangerous driving*”. Secondo la legge la guida è pericolosa quando è di gran lunga al di sotto dello standard che ci si aspetterebbe da un conducente attento e prudente. Esempi di guida giudicata pericolosa: passaggio con il rosso, eccesso di velocità, mancato rispetto dei segnali stradali, sorpasso pericoloso.

Le **pene** previste per chi cagiona la morte altrui con guida pericolosa sono:

- Reclusione fino a 14 anni
- Multa illimitata
- Interdizione obbligatoria alla guida per un periodo minimo di 2 anni
- Test obbligatorio per il rinnovo

Quando invece la condotta di guida che ha cagionato la morte di un'altra persona è “**imprudente o sconsiderata**”, si configura il reato denominato “*Causing Death by Careless or Inconsiderate Driving*”. La guida è “imprudente o sconsiderata” quando è al di sotto dello standard che ci si aspetterebbe da un conducente attento e prudente.

Esempi di una guida imprudente: mancato rispetto della segnaletica stradale, sorpasso a sinistra, non rispetto della distanza di sicurezza, guida distratta (es. utilizzo del

telefono cellulare, sintonizzazione della radio); esempi di guida sconsiderata: mantenersi senza necessità sulla corsia di sorpasso, uso improprio degli abbaglianti, frenate non necessarie.

Le **pene** comminate per questo reato sono:

- Reclusione fino a 5 anni
- Multa illimitata
- Interdizione obbligatoria alla guida per un periodo minimo di 1 anno
- Test per il rinnovo a discrezione del giudice

In relazione al reato di “omicidio per guida imprudente o sconsiderata” la legge inglese prevede una specifica fattispecie denominata “*Causing Death by careless driving when under the influence of drink or drugs*”, che si configura quando il conducente che ha adottato la guida imprudente o sconsiderata è inadatto alla guida perché sotto effetto di alcool o sostanze stupefacenti (anche al di sotto del limite legale) oppure ha superato il limite di alcool consentito dalla legge. Il reato si configura anche se, nelle 18 ore successive alla morte, il conducente si rifiuta di fornire un campione per le analisi oppure se, essendo egli fisicamente impossibilitato ad acconsentire ad un prelievo di sangue, successivamente rifiuta, senza una ragionevole giustificazione, l’analisi del campione da parte del laboratorio.

Le **pene** comminate per questo reato sono le stesse previste per l’omicidio per guida pericolosa:

- Reclusione fino a 14 anni
- Multa illimitata
- Interdizione obbligatoria alla guida per un periodo minimo di 2 anni
- Test obbligatorio per il rinnovo

FRANCIA

In Francia la normativa di riferimento è costituita dal “Code de la route”, che a sua volta rimanda al “Code pénal”, molto simile a quello italiano.

Il fatto di cagionare al volante la morte altrui **ricade nell’ambito dell’omicidio colposo** (art. 221-6-1 c.p.), **ma è sanzionato con pene più severe** rispetto a quelle previste per l’omicidio colposo generico (che sono: reclusione da un minimo di 3 anni e una ammenda da un minimo di 45.000 euro, aumentate a 5 anni e 75.000 euro nel caso in cui la condotta sia manifestamente irrispettosa di leggi, regolamenti o norme di prudenza).

L’art. 221-6-1 c.p. prevede infatti esplicitamente l’ipotesi in cui lo sbaglio, l’imprudenza, la disattenzione, la negligenza o la violazione dell’obbligo di diligenza e di sicurezza sia commesso dal conducente di un veicolo, prevedendo come pena minima 5 anni di reclusione e 75.000 euro di ammenda. Il c.p. prevede inoltre alcune **circostanze aggravanti, in presenza di almeno 2 delle quali la pena base è aumentata ulteriormente:**

- la pena base è portata a 7 anni di reclusione e 100.000 euro di ammenda nel caso in cui:
 - 1) Il conducente ha commesso una violazione manifestamente irrispettosa di leggi, regolamenti o norme di prudenza
- la pena base è portata a 10 anni di reclusione e 150.000 euro di ammenda nel caso in cui:
 - 2) Il conducente era manifestamente ubriaco o sotto l’influenza di alcool, con una concentrazione di alcool nel sangue o nell’alito pari o superiore al limite consentito dalla legge; oppure il conducente si è rifiutato di sottoporsi all’alcooltest
 - 3) L’esame del sangue stabilisce che il conducente ha fatto uso di sostanze stupefacenti; oppure il conducente ha rifiutato di sottoporsi agli accertamenti per stabilire se guidava sotto l’influenza di sostanze stupefacenti

- 4) Il conducente non era in possesso della patente necessaria o la patente è stata annullata, invalidata, sospesa o revocata;
- 5) Il conducente ha superato il limite di velocità massimo previsto di 50 km / h o più;
- 6) Il conducente, sapendo di aver causato un incidente, non si è fermato.

Il codice prevede infine una serie di pene accessorie per il colpevole di omicidio in occasione della guida (art. 221-8):

- La sospensione della patente di guida per un periodo minimo di 5 anni, elevato ad un minimo di 10 anni se ricorre una delle aggravanti previste dall'art. 221-6-1
- L'annullamento della patente di guida con divieto di chiedere il rilascio di una nuova patente prima di 5 anni o più. Nel caso di presenza di aggravanti, il divieto di chiedere una nuova patente è esteso a prima di 10 anni o più. Detta estensione si attua anche nel caso della recidiva, in relazione alla quale il giudice può anche disporre, con decisione motivata, che l'interdizione alla guida sia definitiva
- L'obbligo di frequentare un corso di sensibilizzazione sui pericoli dell'uso di sostanze stupefacenti
- Il divieto di condurre taluni veicoli a motore per un periodo di 5 anni o più, compresi quelli per la condotta dei quali la patente non è richiesta
- L'obbligo di frequentare, a proprie spese, un corso sulla sicurezza stradale
- Il fermo, per un periodo minimo di 1 anno, del veicolo con cui si è commesso il reato, se il conducente ne è proprietario
- La confisca del veicolo con cui si è commesso il reato, se il conducente ne è proprietario. La confisca è obbligatoria nel caso si configuri l'aggravante n. 4) o in presenza di almeno due delle aggravanti previste; mentre nel caso delle aggravanti 2), 3) o 5) è obbligatoria se si è in presenza di una recidiva.

SPAGNA

In Spagna, la legge di riferimento è la “Ley Orgánica 10/1995 del Código Penal”, come modificata dalla Ley Orgánica 15/2007.

Negli articoli da 379 a 385 la legge prevede alcune specifiche condotte di guida che sanziona come reati: l'eccesso di velocità, la guida sotto effetto di alcool o sostanze stupefacenti, la guida spericolata (conducción temeraria), la guida omicida-suicida, ecc.

In particolare gli artt. 380 e 381 disciplinano e sanzionano la guida spericolata e la guida omicida-suicida:

- Chi guida un veicolo a motore o un ciclomotore con manifesta pericolosità e mette in pericolo la vita o l'integrità delle persone è punito con la reclusione da 6 mesi a 2 anni e divieto di condurre veicoli e ciclomotori per un periodo da 1 a 6 anni. Ricadono in questa previsione il superamento dei limiti di velocità e alcolemia indicati nell'art. 379 (+ 60 km/h su strade urbane, + 80 km/h su strade extraurbane; tasso di alcool nell'alito superiore a 0,60 milligrammi per litro o superiore a 1,2 grammi per litro nel sangue).
- Se il conducente con consapevole disprezzo della vita altrui mette in pericolo la vita o l'integrità altrui è punito con la reclusione da 2 a 5 anni, il divieto di condurre veicoli a motore e ciclomotori per un periodo da 6 a 10 anni ed una multa stabilita dal giudice che fissa sia l'ammontare mensile sia la durata - compresa tra i 12 ed i 24 mesi - per cui deve essere pagata. Se invece il conducente guida con consapevole disprezzo ma non mette in pericolo la vita o l'incolumità altrui, le pene sono la reclusione da 1 a 2 anni, il divieto di condurre veicoli a motore e ciclomotori per un periodo da 6 a 10 anni ed una multa stabilita dal giudice che fissa sia l'ammontare mensile sia la durata - compresa tra i 6 ed i 12 mesi - per cui deve essere pagata.

Quando le condotte di cui agli art. 379, 380 e 381 abbiano effettivamente cagionato un effetto lesivo (morte o lesioni), per la determinazione della pena occorre fare riferimento all'art. 382 c.p.: il giudice deve prendere in considerazione l'infrazione più gravemente punita, applicando la pena nella sua metà più alta e, in ogni caso, condannando al risarcimento della responsabilità civile.

GERMANIA

Il codice penale non prevede fattispecie specifica di omicidio stradale e ogni evento infortunistico letale viene trattato come un omicidio colposo.

L'articolo 222 del codice penale prevede una pena massima di 5 anni di prigione o un'ammenda, mentre il precedente articolo 44 contempla la possibilità, per il giudice, di comminare un'interdizione di guida fino a tre mesi nei confronti di un conducente sottoposto a pena detentiva, mentre l'articolo 69 contempla, per i casi di acclarata pericolosità, la possibilità di sospendere la patente per 5 anni.

BELGIO

La mortalità stradale è trattata come un omicidio per imprudenza. L'articolo 419 del codice penale prevede una pena da tre mesi a due anni e un'ammenda da 250 a 5.000 euro. Il giudice può anche disporre la sospensione della patente.

DANIMARCA

Uno dei paesi dove la legge appariva più leggera fino al 2002: l'articolo 241 del codice penale, che disciplina il reato di omicidio per imprudenza, prevede una pena detentiva massima di 4 mesi che però, in caso di aggravanti, poteva raggiungere i quattro anni. Dal 2002, però, la pena massima prevista è stata portata fino a otto anni.

DALL'EUROPA

Di seguito la risposta della Commissione Europea all'interpellanza dell'On. Angelini che chiedeva se la Commissione intendesse impegnarsi affinché il reato specifico di omicidio stradale venga introdotto nella legislazione comunitaria. Il Commissario Siim Kallas nel marzo 2012 ha risposto a nome della Commissione:

La determinazione della natura delle infrazioni stradali, compresi i casi da considerare omicidi stradali e il tipo di sanzioni applicabili non sono contemplati dalla vigente legislazione UE in materia di sicurezza stradale e sono pertanto di competenza esclusiva delle autorità nazionali interessate.

Al momento la Commissione non prevede di introdurre nella legislazione UE il reato specifico di omicidio stradale. L'attuale legislazione UE sull'indennizzo (direttiva 2004/80/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, relativa all'indennizzo delle vittime di reato[1]) dispone che gli Stati membri stabiliscano sistemi nazionali di indennizzo dei reati intenzionali violenti, ma non prevede una definizione standard di questi reati. Le relative sanzioni dipendono dal livello di responsabilità nel caso concreto in esame e quindi non possono essere riportate nelle statistiche aggregate.