

L'IMPORTANZA DEL COMPORTAMENTO E RIFLESSI SOCIO-CRIMINOLOGICI NELLA GUIDA DEGLI AUTOVEICOLI (*)

DANIELE STRIANI (**)

SOMMARIO: 1. Premessa. — 2. La depenalizzazione e la sua incidenza sulla circolazione stradale. Intenti del legislatore. Efficacia e rispondenza pratica. — 3. — Il fattore uomo, elemento ancora preponderante di sicurezza. — 4. — Il nuovo codice: necessità di modernizzazione e di adeguamento alle convenzioni e risoluzioni degli organismi internazionali. — 5. — Indispensabilità di un sistema di vigilanza efficiente. Carenze attuali. — 6. — Incidenza sul comportamento. Patente a punti: deterrenza ed efficacia. — 7. — Guida sotto l'influenza dell'alcool: situazione e prospettive. Nuova tecnologia: possibilità di risoluzione di tutti i problemi relativi. — 8. — Conclusioni.

1. — Il problema della sicurezza nella circolazione stradale è sempre vivo e non perderà la sua — purtroppo drammatica — attualità finché non si creeranno nel nostro Paese condizioni concrete finalmente più idonee a stimolare nel conducente un comportamento corretto, derivante soprattutto, se non esclusivamente, dall'osservanza di buone norme dettate da pochi ma consolidati principi di rispetto dell'altrui incolumità, il che vuol dire anche di altrui libertà di movimento.

Ciò si traduce, in sostanza, non tanto in un dovere di educazione stradale (posto che alla base di ogni azione umana, specie se proiettata all'esterno, si pone uno stimolo di più o meno calcolato egoismo), quanto piuttosto nel convincimento, anche se forzato, di doversi adeguare ad un sistema ordinato di convivenza nella circolazione medesima, basato da un lato su regole indiscutibili di autorità e dall'altro sulla responsabilizzazione di un comportamento di rischio.

(*) È il testo, con variazioni non sostanziali, della comunicazione presentata, con diverso titolo, al XVIII Convegno delle Commissioni giuridiche dell'ACI (in onore di G. Rosso), Padova, 24-27 ottobre 1984 (1° tema).

(**) Presid. on. di Corte d'Appello.

In questo quadro generale che, pure essendo privo di ogni pretesa sociologica, sta tuttavia a sintetizzare, per quanto possibile, la situazione dell'epoca nel settore, riaffiorano alcune riflessioni — che poi sono le considerazioni di sempre — e qualche nuova prospettiva che sembra utile rappresentare.

2. — La recente legge del 24 novembre 1981, n. 689, cosiddetta di depenalizzazione (1), ha inciso notevolmente sulla materia della circolazione stradale, perché — con l'art. 32 e ancor più specificamente con l'art. 33 — ha depenalizzato, ossia ha ridotto a illecito amministrativo tutte le contravvenzioni punite in precedenza con la sola ammenda e alcune di quelle già punite con pena alternativa (2). Ne ha lasciato in vigore altre così punite (3), ma introducendo per esse, con generale innovazione, la possibilità dell'oblazione, sia pure con alcune connotazioni (restrittive e, in verità negative) che l'hanno fatta classificare come una oblazione *ope judicis* (4), già sospettata peraltro di incostituzionalità (5).

La legge citata ha inoltre (art. 92) ulteriormente inciso sulla materia rendendo perseguibili a querela di parte le lesioni colpose gravi e gravissime derivanti da incidente (art. 590 cod. pen.) ed ha reso applicabili ad esse (con gli articoli 53, 54 e 60) anche le sanzioni sostitutive delle pene detentive brevi (semidetenzione, libertà controllata e pena pecuniaria), già operative anche per le contravvenzioni escluse dalla depenalizzazione.

Si è parlato di disomogeneità della normativa predetta, anche, per le soluzioni di compromesso talvolta verificatesi durante il suo *iter* parlamentare, come ad esempio quella dell'art. 137 (iscrizione nel casellario giudiziale), specie se posta in relazione alla estensione contenuta nell'art. 127 della legge in esame. E da alcuni settori più tradizionali si è tacciata la legge stessa di eccessivo permissivismo. Ma occorre a tal proposito considerare innanzitutto la nuova ottica con la quale il legislatore moderno guarda al significato e alle prospettive della depenalizzazione, — non solo con riferimento alla scarsa efficacia intimidatrice delle pene brevi (6) ed ai conseguenti problemi dei reati cosiddetti « bagatelari » (7), ma anche all'intento di liberare l'apparato giudiziario di quell'ingombrante appesantimento determinato dal proliferare di leggi speciali conseguenza della progressiva tra-

sformazione in illecito penale di tante manifestazioni di comportamento che sarebbero dovute rimanere nel campo amministrativo loro proprio (8).

In secondo luogo la legge del 1981 completa, nella visione di politica legislativa sopra accennata, l'opera di depenalizzazione già iniziata, — frutto della tendenza dottrinale in materia, sempre più radicatasi anche sull'esempio di ordinamenti stranieri — (9), con la legge 3 maggio 1967 n. 317 (10) e proseguita con le leggi del 14 febbraio 1974, n. 62 e dell'8 agosto 1977, n. 631 (art. 5).

Si ritiene pertanto dai commentatori più qualificati che la scelta legislativa ora operata, con la sostituzione delle sanzioni amministrative (molte di rilevante entità) a quelle penali, risponda più concretamente ai criteri di efficacia prospettati, data la maggiore tempestività e certezza di irrogazione (11), e considerata anche la possibilità, sul piano della deterrenza e quindi della prevenzione, di valutare la commissione delle infrazioni, ancorché depenalizzate, agli effetti della sospensione e della revoca della patente o del documento di circolazione (art. 30 della legge), così come già disposto con l'art. 14 della legge del 1967.

A ciò va aggiunto il rilievo che l'ammontare delle sanzioni pecuniarie è stato notevolmente aumentato, che severe misure cautelari e repressive (sequestro e confisca del veicolo) sono possibili nei casi di circolazione senza patente, senza la carta di circolazione o senza la copertura assicurativa (articoli 142, 13 e 21 della legge cit.), mentre la sospensione della patente è prevista in ogni caso di semidetenzione o di libertà controllata (artt. 55 n. 2 e 56 n. 4 l. cit.), e che più frequenti sono ora le rimozioni dei veicoli attuate nei grandi centri urbani ex art. 115, sesto comma, cod. stradale: sicché il sacrificio economico imposto al contravventore, quando è notevole, o il fastidioso oltre che dispendioso recupero del veicolo inducono a maggiore riflessione il conducente che deve ora valutare con più realistica visione — secondo la nota formula del « costo-beneficio » — il vantaggio che gli deriva dalla sua disobbedienza al precetto normativo rispetto allo svantaggio conseguente alle sanzioni previste (12).

Un ultimo accenno va fatto, circa la incidenza della legge n. 689 del 1981 sulla disciplina della circolazione stradale,

a quella che si è ritenuta — e forse giustamente — la modifica più importante, anche se solo indirettamente derivante, e cioè la depenalizzazione della violazione dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile (art. 32, primo comma, della legge 24 dicembre 1969, n. 990) (13).

Numerose furono le dispute sull'argomento prima dell'approvazione definitiva della legge, allorché fu noto il contenuto del disegno di legge governativo n. 1799 che nel suo art. 1 la prevedeva (presentato nell'ottobre 1977 dal Ministro guardasigilli dell'epoca, sen. Bonifacio), e non mancarono coloro che, anche in Convegni importanti a carattere internazionale (14), sostennero l'assoluta necessità di mantenere la figura di reato con la irrogazione della pena detentiva e pecuniaria congiunta, auspicando semmai l'inasprimento di tali sanzioni, dato il numero di infrazioni rilevate.

Ma le considerazioni già fatte in via generale a proposito di altre figure di illecito penale rilevante (tra cui lo stesso omicidio colposo da incidente stradale o da infortunio sul lavoro), per le quali la sanzione penale si ritiene abbia perduto la originaria o la sperata deterrenza, data la constatata riluttanza dei giudici a considerare veramente grave la condotta del responsabile — derivante pur sempre da un comportamento non intenzionale e con evento spesso superiore per intensità alla azione od omissione commessa) e a rendere quindi effettivamente eseguibile la sanzione penale stessa con la irrogazione di pene superiori al limite previsto per la sospensione condizionale ovvero con la mancata concessione del beneficio (specie da quanto, con la legge del 7 giugno 1974, n. 220, è intervenuta la modifica *in melius* degli articoli 163 e 164 del cod. penale) (15), hanno fatto ritenere al legislatore adeguatamente raggiungibili gli scopi voluti e quindi superabili le obiezioni avanzate, soprattutto perché accanto alla proposta depenalizzazione si è avuta la introduzione di misure (sanzioni amministrative accessorie) atte a contenere gli effetti negativi della violazione, come il sequestro immediato e obbligatorio del veicolo (o del natante) non assicurato (art. 13, terzo comma, della legge) e addirittura la sua confisca (quando appartenga al colpevole) nel caso in cui entro il termine fissato dall'autorità amministrativa non venga regolarizzata per almeno sei mesi la posizione assicurativa (art. 21, primo e secondo comma l. cit.); tutto ciò oltre alla pesante

sanzione pecuniaria fissata dall'ultimo comma dell'art. 38 (da 500 mila a tre milioni di lire).

È troppo presto per poter affermare se l'applicazione concreta della nuova disciplina abbia risposto agli intendimenti di efficacia preventiva perseguiti, non essendo sufficienti a dare una precisa immagine statistica i casi di pubblica informazione. È da sperare che vi siano altre comunicazioni più esaurienti in proposito.

3. - Quel che è certo è che tutta la problematica del settore continua ad inquadrarsi nel vecchio filone della responsabilizzazione del conducente, ossia continua ad evidenziare e sottolineare l'importanza del fattore « uomo », elemento ancora preponderante della sicurezza nella circolazione stradale.

È noto, infatti, che, seguendo un indirizzo di studi ben consolidato, gli esperti della materia hanno da tempo indicato nell'uomo, nel veicolo e nella strada i principali fattori che caratterizzano la circolazione, cui vanno fatti risalire le cause della sinistrosità ed ai quali vanno conseguentemente rivolte le maggiori attenzioni nel campo della prevenzione e della sicurezza.

Anche se le indagini statistiche condotte al riguardo non forniscono sempre risultati concordanti circa il ruolo svolto da ciascuno di tali elementi nella produzione degli incidenti, dato il frequente concorso degli elementi stessi e le difficoltà di individuazione del fattore decisivo, tuttavia si può agevolmente continuare a ritenere che protagonista della circolazione resta l'uomo. Anche un recente studio compiuto da una importante compagnia di assicurazione ne ha dato conferma, fissando nell'88 % la percentuale di responsabilità del soggetto umano come causa o concausa principale del sinistro (16).

È pur vero che le modificazioni costruttive apportate in questi ultimi anni agli autoveicoli hanno migliorato la situazione sia nel settore della sicurezza attiva (maggiore tenuta di strada, maggiore capacità di frenata, maggiore visibilità, migliore abitabilità del veicolo, migliore accelerazione e ripresa, etc.) sia in quello della sicurezza passiva con sistemi tendenti a contenere le conseguenze degli incidenti (modifica delle sagomature esterne, riduzione delle sporgenze interne,

etc.); ma d'altro canto è da tener presente anche le auspicate e tuttavia non ancora attuate realizzazioni nello stesso settore, attinenti soprattutto alle cinture di sicurezza e al controllo periodico dei veicoli (17).

E per quanto concerne il fattore « strada » gli studi più recenti hanno sì posto in evidenza la maggiore sicurezza derivante dalla circolazione su autostrade rispetto a quella su strade statali o extraurbane (18), ma continuano a sottolineare le carenze che ancora permangono, a cominciare dal mancato aggiornamento della normativa (il progetto di nuovo codice stradale è, com'è noto, pronto dal 1977, e non solo non è divenuto operativo, neppure con provvedimenti a stralcio relativi a specifici settori per i quali vi è convergenza assoluta di pareri, ma sta divenendo — e in parte è già divenuto — purtroppo superato) (19), per finire ai necessari interventi riguardanti la manutenzione, la uniformità delle segnalazioni, l'illuminazione e i limiti di velocità (20).

Tutto ciò sta a confermare che, nonostante i miglioramenti apportati sia ai veicoli che alle strade — ed anche se non persistessero le carenze strutturali e organizzative pure evidenziate — il problema di sempre in materia di sicurezza stradale resta la sensibilizzazione del conducente alle esigenze che la circolazione determina, ossia, per dirla con espressione corrente, la *formazione dell'automobilista*.

E resta un problema perché l'uomo è il soggetto indubbiamente più difficile da governare e sul quale più arduo è un intervento efficace.

È stato già da tempo dimostrato che il sistema repressivo — specialmente penale — gioca solo parzialmente un suo ruolo concreto, e le osservazioni già svolte in principio sui criteri che hanno informato le scelte legislative più recenti (proprio per ottenere un sanzionamento più tempestivo e quindi più utile colpendo economicamente il responsabile della violazione) inducono a ribadire che occorrono norme di prevenzione sempre più perfezionate, sia sotto il profilo della prevenzione generale che di quella specifica.

In ordine al primo aspetto, ci siamo ormai stancati di parlare e di sentir parlare di educazione stradale, della necessità di iniziare tale compito nella scuola elementare o addirittura in quella materna, con richiamo alle provvidenze attuate negli altri Paesi europei, della istituzione dell'insegna-

mento obbligatorio e delle possibilità di organizzare anche da noi quanto meno più frequenti « giornate del traffico », con strumenti e materiali audiovisivi, concorsi nazionali e partecipazione diretta dei ragazzi alla disciplina della circolazione per stimolarne la conoscenza. Quel che appare veramente strano, piuttosto, è che non si faccia nulla di concreto, al di fuori di sporadici e parziali interventi, per avviare una buona volta a realizzazione — nell'ambito dei programmi di spesa pubblica già esistenti — una permanente opera di educazione delle giovani generazioni al rispetto della normativa.

4. — Sembra che tutto (ogni argomento di quelli su accennati) sia stato rimesso alla futura disciplina della circolazione, che dovrebbe scaturire dall'approvazione del nuovo codice stradale, ma si è già detto del troppo tempo trascorso dalla sua formulazione e del suo già avvenuto superamento in diversi settori, a cominciare da quello delle sanzioni.

D'altra parte era stato già rilevato (21) che il progetto del 1977 non aveva tenuto conto adeguatamente degli orientamenti emersi in sede internazionale e in particolare delle disposizioni comunitarie e, soprattutto, delle Risoluzioni adottate dal Consiglio d'Europa sulla materia, specie per ciò che attiene all'aspetto della prevenzione specifica.

Sono note, ad es., le Risoluzioni del C. d'Europa n. 31 del 1968 sugli aspetti sanitari della prevenzione degli incidenti, la n. 7 del 1973 sulla guida sotto l'influenza dell'alcool, quella n. 24 del 1975 sulla repressione dell'omicidio e delle lesioni colpose da incidente, quella n. 29 del 1977 sul c.d. « delitto di fuga » (*hit and run*) sulle quali è stata già altre volte richiamata l'attenzione del legislatore (22), e sono altresì da tenere adeguatamente presenti le *Lignes directrices concernant les infractions dans un code européen de la route* (CEPC, Conseil de l'Europe, Strasburgo, 1979), le quali pongono il loro accento, ai fini della individuazione delle infrazioni da sanzionare (gravi e meno gravi) e quindi sulla fissazione delle norme di comportamento, anche sulla colpa con altrui pericolo (« mise en danger ») e sull'assunzione del relativo rischio (23) indipendentemente dall'evento di danno.

Non è qui il caso di richiamare tutte le discussioni che la relativa problematica determinò, allorché vennero prospettati i riflessi che la teoria del rischio e della responsabilità

obiettivo potevano avere sul campo penale nel tentativo di avvicinare in un concetto unitario di identità non solo astratta i criteri della colpa civile e di quella penale. Sono note le obiezioni che furono opposte alla prospettiva di ipotizzare e di realizzare, sull'esempio e l'esperienza della legislazione spagnola, austriaca, jugoslava e svizzera (24), una figura di reato di « messa in pericolo della sicurezza della circolazione », e ciò avvenne sia in occasione della XXV Conferenza di Stresa del 1968 (25), sia durante il IX Congresso internazionale di diritto penale, promosso dall'Association int. de droit pénal e svoltosi a Roma nel 1969 (26), sia in occasione delle II giornate di difesa sociale in America latina (Goiania-Brasilia, agosto 1975) (27).

Ma l'argomento venne ripreso nel 1979 durante il Convegno di studio sulla responsabilità civile automobilistica (Como, maggio 1979) ed ha formato oggetto di nuova considerazione in seno al Consiglio d'Europa all'atto della formulazione del documento sopra citato concernente le linee di tendenza che i singoli legislatori dovrebbero utilizzare nella elaborazione di una strategia comune sul piano europeo (28).

Si tratta, com'è risaputo, di sanzionare « il comportamento costitutivo di una messa in pericolo di altri », visto appunto come « infrazione alle regole della circolazione mediante un comportamento incompatibile con le obbligazioni di prudenza di ogni conducente che abbia creato un serio pericolo per la sicurezza degli altri ».

Sul piano degli adempimenti internazionali sono da ricordare anche le Convenzioni sulla materia o che hanno possibilità di applicazione nel settore, come — per citare le più importati — la Convenzione europea sulla repressione delle infrazioni stradali (Strasburgo, 1964), quella sugli effetti internazionali della perdita del diritto di guidare (Bruxelles, 1976), nonché la Convenzione europea sulla validità dei giudizi repressivi (L'Aja, 1970) e quella sulla trasmissione delle procedure repressive (Strasburgo, 1972).

È pur vero che nessuna delle Convenzioni predette è ancora in vigore, anche se è stata autorizzata la ratifica della prima e della terza di esse (Legge 8 luglio 1977, n. 214 e Legge 16 maggio 1977, n. 305) (29), ma nell'ottica di una nuova disciplina della circolazione — della quale si sente da lungo tempo l'esigenza — devono essere tenute presenti le imposta-

zioni e i principi che quelle convenzioni tendono ad attuare, attraverso l'armonizzazione delle legislazioni (scopo principale del Consiglio d'Europa), ai fini di una strategia uniforme in materia.

Alcuni di questi principi il progetto del 1977 ha recepito (30), ma non in maniera completa, mantenendo ad es., come s'è accennato, la sanzione penale dell'ammenda, mentre già si era delineata la netta tendenza alla depenalizzazione (31).

È da auspicare nuovamente, perciò, che nella stesura definitiva si tenga conto anche delle risoluzioni e degli orientamenti sopra indicati.

5. — Ma nessuna legge nuova, nessuna scelta di normazione, per quanto elaborata e innovatrice possa essere, divenuta efficace se non è assicurata la sua applicazione. Si è più volte constatata nel nostro Paese la introduzione di riforme legislative rimaste poi allo stato di lodevole intenzione per carenza di strutture che ne garantissero la pratica realizzazione.

Anche nel settore che ci interessa occorre l'apprestamento di mezzi che rendano possibile la concreta applicazione della nuova disciplina, a cominciare da quella risultante dalla legge n. 689 del 1981. Specialmente per quelle norme che mirano alla prevenzione, anche attraverso la repressione, è necessario che si potenzino secondo la moderna tecnologia i mezzi di vigilanza e di controllo. È indispensabile — come è stato sempre detto — che le forze dell'ordine siano poste una buona volta nella condizione pratica e non soltanto teorica (32) di vigilare con apprezzabile frequenza e non solo sporadicamente o in giornate particolari la circolazione sulle strade, soprattutto quelle a lungo percorso. Ripetendo un concetto già altre volte espresso, si sa che quando il guidatore scorge da lontano la pattuglia di agenti istintivamente è portato a rallentare l'andatura, anche se è certo di essere in ordine, il che sta a dimostrare che la consapevolezza di un frequente controllo induce ad essere più osservanti della disciplina vigente, influenzando indubbiamente sul comportamento (33).

Ed oggi che con la legge di depenalizzazione si sono eliminate molte delle competenze degli organi giudiziari, già da tempo ritenute eccessive o superflue (34), ma al contempo si sono accresciute le competenze delle autorità amministra-

tive, è necessario che queste ultime siano in grado di agire compiutamente, sia con gli organi interni che con le forze esterne, per rendere tempestiva ed efficiente l'opera cui il legislatore le ha chiamate. Non sappiamo se ancora vi sono in Italia tremila Comuni privi di vigili urbani (35), ma la circostanza — sia pure per un effetto indotto — è sintomatica della persistenza di carenze di strutture, da eliminare al più presto se non si vogliono frustrare gli intenti delle ultime scelte di politica legislativa, peraltro non sempre agevolmente raggiunte.

6. — L'incidenza della vigilanza sul comportamento dell'utente della strada (36), e innanzitutto del conducente, è quindi incontestabile, soprattutto, come s'è visto, sotto il profilo dell'azione preventiva, sempre preferibile alla punizione. Ma finché non si verificherà attraverso quell'azione una effettiva diminuzione degli incidenti e finché non si raggiungerà il traguardo della buona formazione dell'automobilista, gli intenti di prevenzione dovranno essere perseguiti anche attraverso la punizione di quei trattamenti restii all'educazione stradale e causa recidivante di pericolose infrazioni.

Non è che manchino, anche attualmente, le norme tendenti a tale scopo: l'art. 91 del codice stradale vigente indica espressamente le infrazioni considerate pericolose per le quali in caso di reiterazione può essere disposta la sospensione della patente di guida ed anche il progetto del 1977 mantiene tale previsione (art. 120); ma non sempre il controllo e la vigilanza ora esistenti riescono a fornire i dati necessari, data la tardiva iscrizione delle violazioni nei casellari giudiziali e la mancata attuazione, in via generale, degli schedari previsti presso ogni ispettorato della motorizzazione dall'art. 92 del cod. vigente (completato dall'art. 503 del regolamento: D.P.R. 30 giugno 1959, n. 420) (37).

Sicché appare conforme a giustizia individuare e punire quei soggetti che commettono ripetutamente violazioni delle norme di comportamento (le quali, non si dimentichi, costituiscono un insieme di disposizioni informate alla tradizionale nozione dei reati di periodo, ancorché ora per la gran parte depenalizzati).

Riaffiora a tal riguardo la proposta di introdurre anche nel nostro ordinamento il sistema della *patente a punti*, che

ha formato già oggetto, molto tempo fa, di studio specifico e poi di concreto suggerimento (anche da parte dell'A.C.I.), data soprattutto la buona esperienza fattane in altri Paesi.

Ma in Italia tale proposta non ha avuto fortuna; anche in sede internazionale (Consiglio d'Europa) il delegato italiano in seno al Sottocomitato (n. VII) che si occupava della armonizzazione delle legislazioni in materia di circolazione stradale (38) ebbe a suo tempo istruzioni di non assecondare la introduzione di tale sistema, ritenuto eccessivamente automatico e non sufficientemente caratterizzato da criteri obiettivi.

Oggi, dopo l'applicazione avutasi in altri Stati, tale posizione andrebbe ben riveduta, posto che l'attribuzione dei punti è collegata esclusivamente alle infrazioni commesse. Una recente indagine condotta nella Repubblica federale tedesca — che è uno dei Paesi a più elevato tasso di circolazione e che ha pure avuto il più ampio processo di depenalizzazione (39) — ha permesso di riscontrarne, dal 1974 in poi, gli effetti positivi.

Com'è noto, ciascun automobilista ha una dotazione di punti che è uguale per tutti (in Germania federale: 18 punti) e subisce una penalizzazione variabile in base alla gravità dell'infrazione commessa. Secondo l'esempio (tedesco) riferito le penalizzazioni maggiori (7 punti) si hanno per la guida in stato di ebbrezza o sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, per l'incidente causato in stato di ebbrezza, per il c.d. « delitto di fuga » (*hit and run*). Una penalizzazione di 6 punti è prevista per la guida senza avere conseguito la patente, per la guida di veicolo non coperto da assicurazione o per contraffazione di targhe; 4 o 5 punti per la guida con tasso alcolemico di 0,8 per mille (per tassi superiori è applicabile la penalizzazione più grave), per eccesso di velocità (superando la velocità massima consentita di più di 40 kmh. nei centri abitati e di più di 50 kmh. sulle strade extraurbane), per sorpasso vietato o superamento della linea continua in prossimità di curve o dossi; 3 punti per superamento della velocità massima consentita di più di 25 kmh, per sorpasso a destra, per non aver dato precedenza, per guida a luci spente o difettose, con pneumatici consumati o con freni non efficienti; 2 punti o 1 punto per tutte le altre infrazioni non previste o diverse per entità da quelle precedenti.

Il conducente che raggiunge una certa soglia di punti (nella Germania federale 9 punti) riceve un avvertimento scritto, se tocca un livello superiore è sottoposto ad accertamenti sulla capacità di guida (in Germania federale con 14 punti il conducente deve ripetere gli esami teorici e, se occorre, quelli pratici) oppure può avere la sospensione della patente. Chi raggiunge la soglia massima, esaurendo la dotazione di punti, subisce il ritiro della patente.

È questa, in linea di massima, la impostazione suggerita anche dal Consiglio d'Europa e non si vede perché anche nel nostro Paese non si debba poter far leva su uno strumento del genere, che ha indubbi stimoli di deterrenza. Proposte in tal senso sono venute anche dalla XXXVIII Conf. di Stresa, 1982, citandosi le esperienze della Germania, del Canada, degli USA, dell'Australia, del Giappone, dell'URSS.

7. - Altro argomento sul quale si sta di nuovo appuntando l'attenzione degli studiosi e che tende in egual modo a stimolare nel conducente una correttezza di comportamento è il controllo del tasso alcoolemico per individuare ed eventualmente punire la guida sotto l'influenza dell'alcool (anche indipendentemente dai fini di punteggio di cui innanzi s'è discusso).

È superfluo ripetere tutte le osservazioni cui ha dato luogo tale argomento fin dal suo sorgere (40). L'Italia continua a restare uno dei pochissimi paesi in Europa (con il Portogallo e la Spagna) dove non è stato legislativamente introdotto un valore massimo di tasso alcoolemico per il conducente oltre il quale è da ritenere sussistente uno stato di alterazione euforica che, seppure non evidente, diminuisce i riflessi incidendo sulle facoltà percettive del guidatore e riducendone le possibilità di dominare costantemente il veicolo.

Questa condizione è quella che risponde alla ormai consolidata interpretazione giurisprudenziale della guida in stato di ebbrezza (41) di cui all'art. 132 del cod. stradale vigente, rimasto finora disapplicato, e corrisponde altresì al contenuto della dizione « guida sotto l'influenza dell'alcool » usata dal Consiglio d'Europa nella ricordata Risoluzione n. 7 del 22 marzo 1973 (42).

Le constatazioni negative sono tanto più amare perché, dopo ampia discussione, il progetto di nuovo codice stradale

del 1977 aveva finito per accogliere il sistema proposto in sede internazionale, introducendo e fissando (art. 170) il valore del tasso di alcoolemia allo 0,8 per mille (80 milligrammi per cento millilitri) (43) e dando facoltà agli agenti delle forze dell'ordine di effettuare l'esame dell'aria espirata del conducente mediante uno degli apparecchi di *dépistage* esistenti (il cosiddetto palloncino adoperato dalle polizie di altri Paesi o altro strumento idoneo). In caso di indicazione sfavorevole l'interessato — secondo il progetto citato — potrebbe chiedere di essere sottoposto a prelievo di sangue da parte di un medico per accertare con maggiore precisione, secondo modalità da stabilire con successivi provvedimenti regolamentari, il tasso alcoolemico. Tale prelievo potrebbe essere disposto dagli stessi agenti in caso di incidenti con danni alle persone, qualora il *dépistage* denunci il tasso massimo indicato. L'analisi alcoolimetrica dovrebbe essere effettuata con le garanzie previste per le perizie dall'art. 304 bis e segg. del cod. di proc. pen. (presenza del difensore, possibilità di nominare consulente di parte, etc.). Le sanzioni previste sarebbero di natura penale, ma alternative (arresto o ammenda) per l'ipotesi più semplice di sola guida con tasso alcoolemico superiore al limite, mentre in caso di recidiva sarebbe applicabile la sola pena detentiva e in caso di incidente le pene dell'arresto e dell'ammenda sarebbero da applicare congiuntamente. Per la ipotesi di rifiuto di sottoporsi a prelievo coattivo le sanzioni sarebbero ovviamente maggiori.

Come s'è già detto, serrate discussioni si sono innescate sui mezzi di accertamento del tasso alcoolemico (nonostante che questa sia la manchevolezza maggiore dell'art. 132 cit.), essendo state manifestate perplessità sulla legittimità costituzionale della nuova disciplina prospettata, per le limitazioni che essa imporrebbe alla libertà personale, come è garantita dall'art. 13 della Costituzione (44).

Senza stare a ripetere le argomentazioni *pro* e *contra* emerse dai vari dibattiti (45), ma rilevando — secondo quanto già accennato — che tutti gli altri principali Paesi europei (non solo quelli dell'est, ma anche quelli di antica tradizione democratica) prevedono il prelievo forzoso del sangue in caso di grave incidente (46) e che altrettanto sentita è nel nostro Paese la esigenza di proteggere gli utenti della strada dal pericolo di coloro che appaiono inadatti, sia pure

temporaneamente, alla guida, è interessante segnalare la sensibilizzazione al problema che i politici hanno in questi ultimi tempi dimostrato.

Va rilevato con compiacimento, infatti, che da un lato il Ministero della Sanità ha ripristinato la Commissione per lo studio e la lotta contro le patologie derivanti da alcolismo (47) e dall'altro che — anche per suo stimolo, sia pur indiretto — è stata presentata al Parlamento, fin dalla scorsa legislatura, una organica ed ampia proposta di legge che affronta i problemi derivanti dalle alcooldipendenze, mirando non già a vietare o ad eliminare l'uso delle bevande alcoliche, bensì a ridurne l'*abuso*, cercando di indurre a un modo corretto di bere. Tale proposta, ripresentata nell'attuale legislatura (48), contiene anche una normativa concernente la guida sotto l'influenza dell'alcool.

Come è spiegato nell'ampia relazione che accompagna la proposta stessa, l'iniziativa si giustifica con l'incidenza che l'uso sregolato di bevande alcoliche ha sulla circolazione stradale. Pur riconoscendosi che la *sedes materiae* sarebbe quella del cod. stradale e pur essendo nota la previsione dell'art. 170 del progetto, si ritiene che l'iter parlamentare sarà molto lungo per cui si rende necessario agire subito. Sull'esempio di altri Paesi europei (Danimarca, Finlandia, Francia, Germania fed., Svezia) è stato proposto un doppio tasso alcoolemico (0,8 e 1,30 per mille, come è per la Germania federale).

E la disciplina prospettata per superare le obiezioni di natura costituzionale ha una formulazione non dissimile da quella adottata dal legislatore per l'art. 238 e 238 *bis* del cod. di proc. penale (fermo di indiziati di reato), prevedendo che l'ordine impartito dagli agenti di polizia, in caso di necessità e urgenza, per il prelievo dell'aria espirata e, ancor più, per il prelievo di sangue nelle ipotesi di grave incidente sia sottoposto entro breve termine a convalida da parte del giudice e che l'esame alcoolimetrico sia effettuato in luogo idoneo e con le garanzie di legge stabilite per le normali perizie (art. 304 *bis* e segg. c.p.p.).

Ma quel che appare ora più utile segnalare è un dato tecnologico molto importante che permette di avanzare nuove interessanti considerazioni.

Secondo informazioni acquisite in sede di Commissione del Ministero della Sanità, la tecnologia moderna ha consentito di perfezionare gli strumenti già esistenti all'estero per l'accertamento della guida sotto l'influenza dell'alcool, in modo da avere con la stessa apparecchiatura non solo un *dépistage* in via generale preciso attraverso l'aria espirata, con diretta indicazione numerica (come negli attuali orologi al quarzo) del tasso alcoolimetrico, ma — quel che più conta — la possibilità di « immagazzinare » in apposita fiala facilmente applicabile l'aria medesima e conservarla per lungo periodo (addirittura due o tre mesi) largamente sufficienti per effettuare l'analisi necessaria con tutte le garanzie volute (49).

Gli apparecchi suddetti sono di due tipi: uno di fabbricazione britannica (Lion Alcolmeter S-D2), l'altro di fabbricazione tedesca (Dräger Alcotest 7310); sono di costo molto moderato (poco più di un milione) e di agevole manutenzione, essendo prevista per essi una verifica periodica a lunga scadenza per eventuali rettifiche.

La deduzione che si trae da queste possibilità è di immediata evidenza: mediante la conservazione protratta dell'aria espirata si può fare a meno del prelievo di sangue, perché l'analisi su di essa (gascromatografia) — secondo il parere degli esperti — può ben surrogare l'esame alcoolemico, può consentirne, con gli opportuni accorgimenti, la ripерizione, può garantire più agevolmente all'interessato la conservazione del campione per la eventuale consulenza tecnica di parte.

Si può avere in tal modo l'eliminazione di tutti i problemi di costituzionalità circa il prelievo coattivo di sangue, per il quale continuano a sussistere riserve d'ordine tecnico sulla sua tempestiva e quindi utile effettuazione.

Per quanto concerne il prelievo dell'aria espirata, invece, non dovrebbero permanere dubbi sulla sua legittimità, perché s'è sempre sostenuto che esso non costituisce una ispezione corporale o personale cui si opporrebbe la garanzia di libertà sancita dall'art. 13 Cost. Infatti esso impone — secondo la stessa interpretazione della Corte Costituz. che nella nota sentenza del '62 (50) ha ritenuto legittimo, si noti bene, il prelevamento delle impronte digitali — soltanto una temporanea costrizione di lieve entità su una parte esteriore del corpo umano, non lesiva neppure della dignità personale, e

pertanto ben compatibile con il principio dell'*habeas corpus*, inteso come tutela fisica e morale dell'individuo.

Ad ogni modo, ad evitare equivoci e ulteriori perplessità eventuali, la proposta di legge ha mantenuto anche per il *dépistage* con l'aria espirata la formulazione garantistica, con previsione della convalida del giudice (51).

Viene volutamente omesso in questa sede l'argomento della guida sotto l'influenza di sostanze stupefacenti, sia perché, nonostante la previsione dell'art. 171 del progetto del 1977, la problematica al riguardo è ancora molto aperta, sia perché anche le recenti proposte sul trattamento delle tossicodipendenze non offrono spunti nuovi per la materia qui trattata (52).

8. — Da tutte le riflessioni suddette, in gran parte vecchie, ma con nuove prospettive, emerge la considerazione che qualcosa si possa fare agevolmente, indipendentemente dalle lungaggini finora verificatesi, per migliorare il comportamento del conducente, che era e resta l'obiettivo principale di ogni filosofia di intervento nel campo della sicurezza stradale.

Tuttavia non ci stanchiamo di dire, a rischio di apparire monotoni e petulanti, che non bisogna frapporre altri indugi, che non occorre attendere che le statistiche — peraltro sempre tardive — raggiungano livelli eccezionali (come purtroppo avviene di consueto) prima di intervenire (53), che insomma è necessario finalmente agire, perché oltretutto è mortificante sentirsi dire — specie nelle assise internazionali — che in Italia si continua a studiare sì, ma non si guarda ai morti sulle strade (54)!

NOTE

(1) Ma tale legge contiene anche numerose modifiche e innovazioni; infatti il suo titolo è « Modifiche al sistema penale ». Fra i commentatori della legge medesima v. per tutti BERTONI, LATTANZI, LUPO, VIOLANTE, *Modifiche al sistema penale*. Milano, 1982 e in particolare, per quanto riguarda la varietà degli argomenti trattati e talune deficienze di coordinamento, vol. I, *Introduzione*, p. XI e ss.

Quanto all'espressione « depenalizzazione » va osservato che essa non corrisponde a quella usata in sede internazionale, ove si preferisce il termine « decriminalizzazione »; così ad es. nei documenti del Consiglio d'Europa, cfr. *Rapport sur la décriminalisation*, 1979, adottato dal Comitato dei Ministri il 29 marzo 1980: v. ESPOSITO V. in *Modifiche al sistema penale*, cit. coordinato da BERTONI et al., vol. II, cap. I, p. 8 e ss.; v. anche gli Atti del *Colloquio internaz. di Bellagio sulla decriminalizzazione*, 1973 e *Decriminalisation et dépenalisation*, Rapporto del ministro italiano della Giustizia alla Conferenza dei Ministri europei della giustizia, L'Aja, 1970.

L'adozione dell'espressione in sede internazionale appare in certo senso impropria per il sistema penale italiano, laddove per decriminalizzazione si intende l'eliminazione di qualsiasi nozione di illecito dal fatto considerato, mentre per effetto della depenalizzazione il fatto perde il carattere di reato, ossia di illecito penale, ma può conservare quello di illecito amministrativo. In tal senso opera la legge n. 689 del 1981, irrogando sanzioni amministrative per le infrazioni, che hanno perduto la loro qualifica di reato. Per una spiegazione più ampia e puntualizzata v. ESPOSITO op. cit. p. 9 nota 5; *idem.*, *I doveri dell'utente: la necessità della distinzione*, etc., in *Riv. giur. circ. trasp.*, 1982.

(2) Le infrazioni già punite con pena alternativa (arresto o ammenda) ora depenalizzate (punite cioè solo con sanzione amministrativa) sono quelle previste nel cod. strad. vigente dall'art. 8 (lavori o depositi sulle strade senza l'osservanza delle prescrizioni stabilite), dall'art. 58, nono comma (e non più ottavo, come indicato nella legge n. 689/1981, perché per effetto dell'art. 8 della successiva legge 10 febbraio 1982, n. 38 il comma quinto è stato sostituito dai commi quinto e sesto) relativo alla circolazione con un veicolo per il quale non è stata rilasciata la carta di circolazione, dall'art. 72 (circolazione con macchina agricola senza rilascio del prescritto certificato dell'Ispettorato della motorizzazione civile), dall'art. 83, sesto comma (guida senza « foglio rosa », ma con a fianco, come istruttore, persona fornita di patente), dall'art. 88, sesto comma (guida con patente scaduta).

Da notare che per le infrazioni predette è prevista una sanzione amministrativa di ammontare molto superiore a quello stabilito, in via generale, dall'art. 32 della legge n. 689; v. art. 38, quarto comma, stessa legge.

E da rilevare altresì il mantenimento della natura di reato per la violazione dell'art. 83, quinto comma (guida con foglio rosa senza istruttore a fianco), ritenuta — giustamente — pericolosa per la sicurezza della circolazione.

(3) Sono quelle previste dall'art. 80, dodicesimo comma, nel testo modificato dall'art. 2 della legge 14 febbraio 1974, n. 62 (consenso o affidamento della guida a persona sprovvista di patente), dall'art. 87, ultimo comma (guida senza la « superpatente », quando prescritta), dall'art. 106, undicesimo comma (sorpasso a destra, in curva, sui dossi, etc.) e infine dall'art. 110, settimo comma (uso di luci abbaglianti nell'incrocio con altri veicoli).

(4) Ma con iscrizione nel casellario giudiziale: v. art. 604 c.p.p. modificato dall'art. 137 legge n. 689. In proposito v. STRIANI, *Legge n. 689 del 1981. Ancora dell'oblazione e dell'iscrizione nel casellario, con particolare riferimento alle contravvenzioni stradali*, in *Cass. pen.* 1983, p. 208; v. *Cass. 3^a Sez. pen.*, 13 aprile 1983, *Vezzali*, in *Giust. pen.* 1983, III, 625.

(5) V. *Cass. cit.* alla nota precedente, la quale esclude la questione di legittimità costituzionale dell'art. 162 bis, ma con esamina il caso, pure prospettato nel lavoro sopra cit., dell'eventuale disparità di trattamento con le altre cause estintive (amnistia e prescrizione) previste anche per i delitti.

(6) Già in occasione dell'aumento della pena detentiva per l'omicidio colposo da incidente stradale, operato, sotto la spinta dell'allarme sociale, dalla legge 11 maggio 1966, n. 196, vi fu chi ritenne inefficace tale misura sul piano preventivo per

la pratica inapplicabilità delle più severe pene; v. TARTAGLIONE, *Riforme legislative per una migliore tutela penale in materia di circolazione stradale*, in *Arch. giur. circ. e sinistri stradali*, 1967, p. 404.

Sul piano internazionale, v. MIDDENDORFF, *The effectiveness of punishment and other measures of the law relating to traffic offences*, DPC/CS (65), 22, 1965 (Cons. d'Europa); LEMET, *Responsabilité par faute et prévention des accidents, réflexions sur le projet TUNC*, in *Revue de droit pénal et de criminologie*, Paris, 1968, cit. anche da RUBINI, in *Per un criterio sanzionatorio differenziato delle infrazioni stradali*, Relazione per il Centro Naz. Prev. e Dif. Sociale al IV Colloquio della Fondaz. internaz. pen. e penitenziaria, «Aspetti penali e penitenz. del traffico stradale», Rotterdam, 13-17 giugno 1977, nota 7; Rosso, *La disciplina dei reati nella circ. str. nel dir. italiano*, Giornate italo-jugoslave, 1962; v. anche STRIANI, *L'omicidio colposo derivante da incidente stradale. Orientamenti e riflessioni per una possibile armonizzazione delle norme relative*, in *Arch. pen.* 1976, p. 35, nota 5, e 45, note 41 e 42; ESPOSITO V., *I doveri dell'utente* cit.

(7) v. CONTI G., in *Modifiche al sistema pen.* cit. coordin. da BERTONI et al., vol. I, p. 2 ed AA. citati in nota, fra i quali soprattutto MANZINI, che fin dal 1920 (vol. I del *Trattato*, p. 89) lamentava l'abuso delle sanzioni penali, controproducente sul piano della prevenzione generale, ed auspicava la introduzione di sanzioni amministrative sul tipo delle ammende di diritto privato; v. anche STRIANI, op. cit. a nota 4, p. 207.

(8) v. ZANOBINI, *Le sanzioni amministrative*, Milano, 1924; PALIERO, *Il dir. pen. amm.vo. Profili comparativistici*, in *Riv. trim. dir. pubbl.* 1980, 1258; v. anche *Décriminalisation et dépenalisation*, rapporto cit. a nota 1; *Rapporto sulle attività future* del Sottocomitato VII del Cons. d'Europa, doc. DPC/CEPC VII (71) 2 def.; MIDENDORFF, *Desirable developments in the administration of justice*, DPC/CDIR (66) 5, in *Atti della Conf. europea dei Direttori degli Istituti di ricerche criminologiche*, doc. DPC/CDIR (67) 1 def.

(9) Cfr. soprattutto la depenalizzazione effettuata in Germania fed. con la legge 26 giugno 1949 che introdusse la figura dell'illecito amministrativo (*Ordnungswidrigkeit*) al posto di numerosi reati, seguita poi dalle leggi del 1952, del 1968 e del 1975; v. Conseil de l'Europe, *Rapport sur la décriminalisation* cit.; ESPOSITO, op. cit. p. 9, nota; CONTI G., in *Modif. al sist. pen.* coord. da BERTONI et al. cit., vol. I, p. 3 ed AA. ivi citati.

(10) Tale legge, peraltro, aveva escluso, con l'art. 16, le infrazioni di cui agli articoli 15, undicesimo e ultimo comma, 105, ottavo e nono comma, 119 e 125 cod. stradale. Queste infrazioni sono da intendersi ora depenalizzate per effetto della legge in esame che non richiama il cit. art. 16.

(11) v. BERTONI et al., op. cit., vol. I, p. 89 (a cura di VENEZIANO G.). Non è mancato tuttavia chi ha avuto occasione di rilevare che con la introduzione della depenalizzazione si era trovato il sistema di irrogare pene senza ricorrere ai giudici, facendo sostanzialmente venir meno una concreta garanzia di difesa per il cittadino: v. CANEPA M., in *Atti del Conv. Comm. giur. ACI Piemonte e Liguria*, Genova-Rapallo, 1979, p. 62. Ma gli artt. 22 e segg. della legge n. 689 del 1981 sembrano smentire l'assunto.

(12) Sull'argomento, specie con riferimento alla necessaria distinzione, ai fini della prevenzione, tra violazioni più gravi e infrazioni minori, v. RUBINI, *Per un criterio sanzionatorio differenziato* etc. cit. pagg. 10-12; v. anche LEVASSEUR, *Les mesures alternatives pour les infractions en matière de circ. routière*, Rapporto Conv. America Latina 1975.

(13) Si è sostenuto che la rilevante incidenza di tale reato sul carico degli uffici giudiziari ha determinato l'esigenza di realizzare, con la «deflazione» di tale carico, un sistema contemporaneamente più efficace di prevenzione e repressione di tale infrazione, mediante la previsione del sequestro e la confisca del veicolo; v. BERTONI et al. op. cit., vol. I, p. 91-92 e nota 50; v. ESPOSITO-LUPO, *Le prospettive immediate dell'ordinam. ital. in tema di sanzioni per le infraz. strad. e loro compatibilità con le linee di tendenza del dir. uniforme europeo*, Atti della XXXV Conf. di Stresa, 1978.

(14) Alla cit. Conf. di Stresa del 1978 e, successivamente, nel Simposio internazionale di medicina del traffico, Università catt. del S. Cuore, Roma, novembre 1980.

(15) v. MIDDENDORFF, *op. cit.*; v. anche nota 6.

(16) Secondo la indagine cit. nel testo, su 1000 gravi incidenti, con 1702 veicoli coinvolti, 374 morti e 776 feriti gravi, si sono avute le seguenti indicazioni:

- percentuale dei casi con fattore *strada* determinante (causa o concausa principale): 4,4 %;

- percentuale dei casi con fattore *veicolo* determinante: 11,2 %;

- percentuale dei casi in cui causa o concausa principale è stato *l'uomo*: 88,4 %

La somma è superiore a cento per la presenza di uno o più fattori nello stesso incidente. V. *Prevenzione e sicurezza stradale*, in *Capire l'assicurazione*, n. 3, giugno 1984. V. anche STRIANI, *L'opera educativa sull'uomo nel binomio motorizzazione e ambiente*. Atti Conv. Circolaz. e inquinamento, ACI Lucca, maggio 1981; TARTAGLIONE, *Comportamento dell'utente*, Atti XXX Conf. Stresa 1973; ANCONA, relazione ivi, 3.1.

(17) Mentre l'uso delle cinture di sicurezza è obbligatorio in tutti i Paesi ad alto indice di motorizzazione e di circolazione, in Italia non è ancora entrata in vigore una normativa che disciplini tale settore (come per il casco dei motociclisti), nonostante le disposizioni e raccomandazioni degli organismi internazionali: sicché sono pochissimi gli utenti della circolazione che ne fanno uso.

Tuttavia il progetto 1977 (art. 65) prevede l'obbligo della *installazione* delle cinture sui sedili anteriori, ma non ancora l'uso (in Francia s'è rilevata una forte riduzione della gravità delle lesioni). L'art. 159 prevede l'uso del casco per i motociclisti e i loro passeggeri.

Per quanto concerne il controllo periodico degli autoveicoli, nonostante la vigente norma contenuta nell'art. 55 del cod. stradale, come modificata dalla legge 24 marzo 1980, n. 85, sono note le disfunzioni organizzative per l'esplicazione della revisione, che ormai si verifica a intervalli decennali, mentre negli altri Paesi il controllo tecnico avviene in media tre anni dopo la immatricolazione del veicolo e può avere in seguito scadenze ancora più frequenti.

(18) Da una indagine della Huk Verband risulta che il rischio sulle autostrade è inferiore di oltre il 50 % rispetto a quello di tutte le altre strade, nonostante la velocità molto più elevata. Secondo i dati statistici elaborati dall'Associaz. it. Soc. concess. autostrade e trafori (AISCAT, n. 1-2 del 1983), nel decennio 1973-1982 si è avuta conferma dell'affermazione suddetta, perché il tasso degli incidenti in generale (100 milioni di veicoli per km.) è passato da 76 a 53 (18.225 sinistri su 4.339 km. di rete autostradale nel 1973, rispetto a 18.773 incidenti nel 1982, ma su 4.921 km. di rete) e il tasso di incidenti con esito letale è sceso dal 2 (473 morti nel 1973) all'1,27 (446 nel 1982), mentre gli individui deceduti per conseguenze di incidenti sono scesi da 582 nel 1973 ai 576 del 1982 con un tasso calato dal 2,4 all'1,6; v. *Prevenzione e sicurezza strad.* cit.

(19) È innegabile che un progetto unico di riforme è preferibile, perché strutturato in modo più completo, organico e uniforme, ma è altrettanto vero che ragioni sociali preminenti o situazioni tecniche contingenti possano rendere urgente l'adozione di specifici provvedimenti modificativi. Al riguardo v. STRIANI, *L'urgenza della modifica dell'art. 132 del cod. stradale*, in Atti della XXX Conf. di Stresa, 1973, p. 264/a; *id.*, *L'urgenza di modifiche in materia di circ. stradale*, in *Riv. di polizia*, 1981, fasc. I-II, p. 8 dell'estratto; ANTUOFERMO, in Atti del Conv. Comm. giur. ACI Piemonte e Liguria, cit., p. 66; *contra* ACQUAVIVA, *Relaz. di sintesi* in Atti stesso Convegno, p. 102, ma v. però anche VORGIA E., *Relaz. di sintesi* XXXVII Conf. di Stresa, 1980, p. 23/a e 25/a.

(20) È noto che i limiti di velocità oggi esistenti furono introdotti a causa della crisi energetica e non già per specifici e diretti motivi di sicurezza, sicché ancora oggetto di discussione sono le argomentazioni ad essi relative, sostenendosi che è pur vero che la gravità degli incidenti deriva dalla velocità degli autoveicoli coinvolti e che aumentando le velocità diminuisce la possibilità di tempestiva frenatura, ma che è altrettanto innegabile che si hanno incidenti mortali anche con velocità

ridotte, che i limiti devono essere realistici se se ne vuole l'osservanza, che i veicoli di minore cilindrata marciano quasi sempre ai limiti della loro massima velocità.

Per quanto attiene alla manutenzione e alla segnaletica, l'argomento è oggetto di discussione da lungo tempo: valga per tutti il richiamo alla XIX Conf. di Stresa del 1962 che si occupò ampiamente del problema, posto come tema del convegno (« La responsabilità civile dei funzionari ed amministratori pubblici nella costruzione e manutenzione delle strade, con particolare riferimento alla segnaletica stradale »). Da ult. v. SCHIETROMA E., *La segnaletica orizzontale per l'efficienza e sicurezza del traff.* in *Riv. giur. circ. trasp.* 1984.

(21) v. ESPOSITO V., in Atti del Conv. Comm. giur. ACI Piemonte e Lig. cit., 45 e segg.

(22) v. nota che precede; v. anche STRIANI, *L'urgenza di modifiche in materia di circ. strad.* cit.

(23) v. anche STRIANI, *op. cit.* a nota 6; per gli AA. che per primi si occuparono del problema v. fra gli altri ALTAVILLA, *La colpa*; ID., *Rapporto gen.* alla Sessione dell'Assoc. int. di dir. pen., Roma, 1960, in *Revue int. de droit pénal*, 1961; BAYCON L., *Le délits involontaires au pont de vue de la respons. pénal*, in *Revue de science criminelle et de droit pénal comparé*, 1963; HERZOG, *La répression des infractions involontaires*, in *Revue de d.p. et de criminologie*, 1963; CLERC, *Circulation routière et procédure pénale*, in *Revue de droit pénal suisse*, 1970.

(24) Per la Spagna la Ley penal del automovil del 9 maggio 1959 e quella del 24 febbraio 1962; per l'Austria gli artt. 335, 431 e 432 del cod. penale; per la Jugoslavia gli artt. da 271 a 278 del cod. pen.; per la Svizzera l'art. 129 del cod. pen.; v. RUBINI, *op. cit.*, p. 5-6; v. anche STRIANI, *op. cit.* a nota 6, p. 60, note 84 e 85.

(25) v. NUVOLONE, *Evoluzione della disciplina della circolazione con particolare riguardo alla normativa internazionale*, relazione alla XXV Conf. di Stresa, 1968.

(26) v. *Rapporto della Commissione del Centro naz. prev. e dif. sociale* (presieduta dal prof. M. Gallo), in *Revue int. de droit pénal*, 1969.

(27) v. TARTAGLIONE, *Le sanzioni alternative in materia di circ. strad.*, in *Rapporto della Comm. del Centro naz. prev. e dif. soc. per le II giornate di dif. sociale in America Latina*, 1975.

(28) v. lavori cit. a note 21 e 22.

(29) Sulle Convenzioni citate v. STRIANI, *La ratifica della conv. europea per la repressione delle infrazioni stradali. Problemi connessi alla sua applicaazione*, in *Giust. pen.* 1979, I, 282 e ss.; ID., *Lotta alla criminalità. La ratifica della conv. europea sulla validità dei giudizi repressivi. Problemi connessi alla sua applicazione*, in *Cass. pen. mass. ann.* 1980, 576 e ss.; CAMPEIS-DE PAULI, *Conv. eur. per la repressione delle infraz. strad. e legge stat. di esec.: una Conv. dimidiata?*, in *Riv. giur. Circ. trasp.* 1980, 491 (ma ritengono che sia entrata già in vigore).

(30) Ad es. per la guida in stato di ebrezza (da alcool e da stupefacenti) (artt. 170 e 171), per il c.d. delitto di fuga (art. 172 e 153), in materia di patenti (art. 117 ss., 133), etc.

(31) v. ESPOSITO, *op. cit.* a nota 21, p. 51, v. anche STRIANI, *Le infrazioni stradali a livello europeo*, in *Riv. di dir. sportivo*, 1977, 75, ove si prospetta l'esigenza di tener conto della indicata tendenza.

(32) Ogni tanto si sente parlare di aumento di organici o, nei grandi centri, di assunzioni anche rilevanti di vigili urbani, ma poi anche quando tali assunzioni avvengono non se ne apprezzano per vari motivi i benefici, anche perché le carenze precedenti di efficienza restano pressoché inalterate.

(33) v. l'interessante studio *Influencing driver behaviour* (L'Aja, Maggio 1977) presentato da P. ALLEWIJN et al. per il Research and documentation centre (e pubbl. dal Ministero della giustizia olandese) al cit. IV Colloquio di Rotterdam, 1977.

(34) v. LEIENS P. P., *Some aspects of traffic-related criminalisation in the U.S.A.*, in Atti del IV Colloquio int. di Rotterdam cit.

(35) Il dato suddetto era riferito da ACQUAVIA nella relazione di sintesi del Convegno delle Comm. giur. dell'ACI del Piemonte e della Liguria (Genova-Rapallo, ott. 1979), in Atti cit., p. 99.

(36) Già nella Conv. europea sulla responsabilità civile automobilistica (Strasburgo, 1973) si parlava di *utente* della strada nel senso ampio dell'espressione — più ampio di quello dell'art. 133 del cod. stradale vigente —, comprendente cioè non soltanto il conducente, ma anche le altre persone che possono essere coinvolte nell'incidente (passeggeri, pedoni, etc.). La nozione è stata ripresa nella stessa accezione dalla Risoluzione del Cons. d'Europa del 1977 (n. 27) sul « delitto di fuga ».

(37) Anche l'art. 197 del progetto del 1977 prevede l'istituzione di un archivio nazionale computerizzato nel quale dovrebbero essere iscritte (art. 125), fra l'altro, le violazioni delle norme di comportamento che possono dar luogo alla sospensione della patente (art. 120). Presso la IX Sezione penale della Pretura di Roma è in funzione già da tempo una macchina che memorizza, per il singolo individuo e per l'impresa interessata, le infrazioni alle disposizioni in materia di prevenzione degli infortuni e igiene del lavoro, consentendo così di rilevare subito i precedenti, definiti sia con sentenza di condanna che con oblazione. Ciò permette di avere un quadro del grado di inosservanza delle norme e di valutare i precedenti stessi al fine della aggravante di maggiore gravità di cui all'art. 38 della legge 20 maggio 1970, n. 300 e ora, dopo l'entrata in vigore dell'art. 162 bis, quarto comma, cod. pen. (art. 126 legge n. 689 del 1981), per l'ammissibilità all'oblazione per le contravvenzioni punite con pena alternativa: v. BERTONI et al., *op. cit.*, vol. I, p. 76, nota 28; v. anche STRIANI, *Legge n. 689 del 1981. Ancora dell'oblazione* etc. cit., p. 209.

(38) Per molti anni fu l'autore di queste note, poi il magistrato V. Esposito.

(39) v. nota 9. Con le leggi del 26 giugno 1949 e del 25 marzo 1952 (*Rahmengesetz*) fu introdotta la figura dell'illecito amministrativo, perfezionata nella sua disciplina con la legge 24 maggio 1968. Con la legge del 2 gennaio 1975 che ha approvato il nuovo codice penale è stata poi abolita definitivamente la categoria delle contravvenzioni.

(40) v. STRIANI, *opp. cit.* a nota 19; ID., *Legislazioni e alcoolismo* (con rif. a dir. stranieri), in *Giust. pen.* 1980, I, 279; ESPOSITO, *Droga e volante: profili di dir. internaz. pen.*, in *Riv. giur. circ. trasp.* 1980, 433.

(41) cfr. Cass. pen. 7 febbraio 1961, Masiero; 22 gennaio 1963, Roncetti; 5 aprile 1968, Bove; 28 maggio 1971, Traversari; 1° ottobre 1971, Valente; 4 aprile 1974, Zardo; 7 marzo 1974, Rimbl; 13 nov. 1975, Nobili; 3 febbraio 1976, Pivieri; 7 genn. 1977, Benedetto; 26 aprile 1977, Pazzaglia; 3 maggio 1977, Fiore; 30 sett. 1977, Scognamiglio.

(42) Già il Cons. dei Ministri dei Trasporti con Risoluzione n. 21 del 1967 (doc. CM(67)76) sottolineava il ruolo dell'alcoolismo negli incidenti stradali, raccomandando di fissare allo 0,8 per mille il livello massimo di alcool nel sangue; v. VANNUGLI, *Road accident prevention*, Rapporto dell'European Public Health Committee del Cons. d'Europa, Strasburgo, 1976, p. 67 e ss.

(43) La Risoluzione del Consiglio d'Europa dice che si considera sotto l'influenza dell'alcool il conducente che abbia un tasso alcoolemico di *almeno* 0,8 per mille, lasciando tuttavia ai singoli Stati la facoltà di fissare nelle loro leggi anche un tasso inferiore. Così la Finlandia, la Grecia, la Norvegia e la Svezia (nonché, per loro conto, la Jugoslavia e il Giappone) hanno adottato il tasso dello 0,5 per mille, mentre la Bulgaria e la Cecoslovacchia hanno addirittura adottato lo 0,3 per mille, ritenuto già da alcuni esperti causa di alterazione di riflessi (senza contare che l'URSS, la Germania or. e l'Ungheria sembra abbiano, specie per alcune categorie di conducenti, il tasso zero; v. ZANALDI, *Alcool e traffico stradale*, Milano, 1972; ESPOSITO, *op. ult. cit.*; STRIANI, *Legislazioni e alcoolismo*, cit.; MARIANI C., *Guida in stato di ebbrezza: in Italia per ora si può*, in *Il Messaggero*, 13 febbraio 1984, p. 4.

(44) In particolare, oltre alle opp. cit. a nota 19, v. Atti del Conv. Comm. giur. ACI del Garda, Gardone Riviera, 1978; Atti del Conv. Comm. giur. ACI Piemonte e Liguria, cit.; Atti del Simposio internaz. di medicina del traffico Univ. catt. del S.C., Roma, 1980.

(45) Dal canto nostro abbiamo sempre sostenuto che la materia poteva essere adeguatamente regolata sia considerando il cosiddetto principio del *bilanciamento di interessi* (in ciò confortati dall'opinione del compianto TARTAGLIONE), posto che a più di venti anni dalla famosa decisione della Corte Costituzionale n. 30 del 22 marzo 1962 (la quale, peraltro, solo *incidenter tantum* affermò che il prelievo di sangue rien-

tra fra le ispezioni personali previste dall'art. 13 Cost.) la situazione si è notevolmente evoluta e il concetto di libertà personale come bene primario da tutelare è da contemplare con quello altrettanto essenziale e garantito della sicurezza pubblica, tenendo presente l'elevato numero di incidenti dovuti a guida sotto l'influenza dell'alcool (oltre il 40 %, secondo le stime dell'OMS e dell'ACI) — sia, comunque, non escludendo una normativa modellata sulla scorta degli articoli 238 e 238 bis del cod. di proc. pen. per il fermo di indiziati di reato, secondo quanto già formulato in sede di gruppo di lavoro della Commissione interministeriale per la riforma del codice stradale.

(46) v. ESPOSITO, *op. ult. cit.*

(47) Tale Commissione, costituita per la prima volta nel 1971, pose subito in evidenza, a conclusione dei suoi lavori annuali, la necessità di provvedere per rendere possibile l'applicazione dell'art. 132 del cod. stradale, ma non si ebbe alcun effetto. Neppur negli anni successivi in cui la Commissione stessa era stata confermata si ebbero risultati concreti, pur essendo stata rappresentata l'esistenza di vari problemi dovuti alle alcoolipendenze, dato che l'Italia è al secondo o terzo posto nel mondo (dopo la Francia e, forse, dopo il Portogallo) per consumo di vino (più di 90 litri annui *pro-capite*, corrispondenti a circa 15 litri di anidro); v. STRIANI, *Alcoolismo, che fare?*, in *Quaderni della giustizia*, 1983, n. 23: ID., *In Italy*, report sul tema «Is forced treatment working?», in *Legal Issues*, International Council on Alcohol and Addictions, March 1982, N.Y.

(48) Trattasi della proposta di iniziative parlamentare n. 1149 presentata alla Camera dei deputati il 19 gennaio 1984 dall'On. FOSCHI ed altri 99 deputati, di partiti diversi, e del disegno di legge n. 706, di identico testo, presentato al Senato il 9 maggio 1984 dal Sen. FIMOGNARI ed altri. Nell'VIII legislatura le proposte furono quella n. 3755 dell'On. BORRUSO ed altri, e il disegno di legge n. 2126 del Sen. De Cocci ed altri. Il titolo è: *Norme e documenti la prevenzione, cura e riabilitazione delle alcoolipendenze*.

(49) Gli apparecchi sono in possesso dell'Istituto di medicina legale dell'Università cattolica del S.C. (diretto dal prof. A. Fiori), in Roma. Lo scrivente ha effettuato personalmente la prova dell'aria espirata.

(50) Sent. del 22 marzo 1962, n. 30, pubbl. in G.U. 31 marzo 1962, n. 85.

(51) Il testo dell'art. 12 della proposta è il seguente:

«In caso di incidente stradale o quando si abbia fondato motivo di ritenere che il conducente del veicolo si trovi in stato di alterazione psico-fisica derivante dall'influenza dell'alcool, il giudice può disporre con atto motivato, l'esame dell'aria espirata con un apparecchio avente le caratteristiche indicate dal Ministro della sanità con decreto emanato di concerto con i Ministri dei trasporti, dei lavori pubblici e dell'interno.

In caso di necessità ed urgenza, qualora sia impossibile ottenere tempestivamente un provvedimento del giudice per assicurare un immediato accertamento, all'esame di cui sopra possono procedere i funzionari, gli ufficiali e gli agenti di cui all'art. 137 del decr. del Pres. Rep. 15 giugno 1959, n. 393, che ne riferiscono entro 48 ore al giudice per la convalida.

Qualora dall'esame dell'aria espirata risulti un valore corrispondente a un tasso alcoolemico non inferiore a 80 milligr. per cento millilitri, il conducente non può proseguire nella guida per un periodo di almeno tre ore dall'accertamento e il veicolo, se non può essere guidato da altra persona idonea, può essere fatto trainare fino alla più vicina autorimessa e lasciato in consegna al proprietario o al gestore di essa con le normali garanzie per la custodia.

Il conducente tuttavia può chiedere di essere sottoposto tempestivamente a prelievo del sangue o in caso di impossibilità, a prelievo delle urine, da effettuare a cura di un medico del più vicino ospedale o unità sanitaria locale, o del medico condotto o dell'ufficiale sanitario, al fine di determinare il tasso alcoolemico.

Agli stessi fini, in ogni caso di incidente stradale con lesioni personali i prelievi possono essere disposti dal giudice ovvero, ricorrendo la necessità ed urgenza di cui al secondo comma, dai funzionari, ufficiali ed agenti sopra indicati che ne riferiscono entro 48 ore al giudice per la convalida.

Se il giudice non convalida entro le 48 ore successive... i provvedimenti provvisori come sopra adottati, questi si intendono revocati e restano privi di ogni effetto». *Omissis*

(52) Per alcuni riferimenti specifici, v. ESPOSITO, *op. ult. cit.*, p. 448 e ss.

(53) Ad es. solo dopo 15 grosse rapine sui vagoni postali (tralasciando tutti i furti sui viaggiatori) è stato disposto il ripristino, di recente, di pattuglie della Polizia su alcuni treni.

(54) La *Prévention routière* francese afferma che se tutti conducenti fossero sobri si avrebbe una diminuzione del 12 % dei danni mortali. La Francia ha il maggior consumo di vino nel mondo, ma con legge del 1970 ha introdotto l'esame dell'aria e l'alcoolimetria e con legge 11 luglio 1975 ha consentito la sospensione il ritiro della patente per qualsiasi tipo di infrazione, anche senza riferimento alla circolazione stradale. Per l'Italia, v. art. 82 cod. strad. vigente, in relazione all'art. 3 L. 27 dic. 1956, n. 1423 sulle misure di prevenzione e all'art. 6 L. 31 maggio 1965, n. 575 sulla mafia; v. anche art. 79 L. 22 dic. 1975, n. 685 sugli stupefacenti.

RIASSUNTO

L'Autore espone innanzitutto l'incidenza modificatrice della legge n. 689 del 1981 (c.d. legge di depenalizzazione) sulle norme relative alla circolazione stradale, secondo la nuova ottica criminologica del legislatore, diretta non solo ad eliminare l'eccessivo appesantimento dell'apparato giudiziario per infrazioni di scarso allarme sociale per le quali la sanzione penale ha perduto la sua efficacia intimidatrice (reati « bagatellari »), ma anche volta a perseguire intenti preventivi e repressivi più concreti mediante l'irrogazione di adeguate sanzioni pecuniarie e l'adozione di severe misure accessorie.

Dopo aver fatto cenno delle critiche rivolte al nuovo sistema che, sull'esempio di altri ordinamenti, ha ampliato notevolmente il campo dell'illecito amministrativo, l'Autore si sofferma sulla persistente preponderanza del fattore uomo nella sicurezza della circolazione rispetto agli altri elementi (veicolo e strada) e sulla necessità di realizzare soprattutto la formazione dell'automobilista, non soltanto mediante l'educazione stradale ma anche mediante l'adeguamento del nostro ordinamento alla direttive comunitarie e alle convenzioni e risoluzioni del Consiglio d'Europa sulla materia, specie per ciò che attiene alla prevenzione specifica.

Nel riaffermare l'esigenza di un'opera continua di vigilanza e di controllo per ridurre il numero ancora molto elevato dei sinistri, l'Autore, dopo aver accennato, sulla scorta delle *Lignes directrices* del Cons. d'Europa (1979), all'opportunità di considerare la previsione di un generale reato di pericolo (*mise en danger*) sanzionatore di una condotta di rischio, ripropone l'introduzione del sistema della patente a punti, già rivelatosi in altri Paesi efficace deterrente, e ribadisce, come già in altri scritti, la necessità di adottare anche in Italia, a somiglianza di quasi tutti gli altri Stati europei, la normativa idonea ad infrenare la guida in stato di alterazione alcolica.

A tale proposito, rilevato l'enorme ritardo frapposto nell'approvazione del nuovo cod. stradale, auspica il sollecito esame della proposta di legge già pendente dinanzi al parlamento e segnala le innovazioni tecnologiche intervenute nel frattempo.

RESUME

L'Auteur commence par illustrer l'incidence modificatrice de la loi n. 689 del 1981 (dénommée loi de dépenalisation) sur les normes relatives à la circulation routière, selon la nouvelle perspective criminologique du législateur visant à éliminer non seulement l'alourdissement excessif du système judiciaire pour des infractions de moindre gravité sociale envers lesquelles la sanction pénale a perdu son efficacité intimidatrice (délits « bagatelles »), mais visant également à poursuivre des buts de prévention et répression plus concrets en infligeant des sanctions pécuniaires adéquates et en adoptant des mesures accessoires sévères.

Après avoir fait allusion aux critiques adressées au nouveau système qui, suivant l'exemple d'autres systèmes, a considérablement élargi le domaine du délit civil, l'auteur s'arrête sur la prépondérance persistante du facteur homme dans la

sécurité de la circulation par rapport à d'autres éléments (route et véhicule), ainsi que sur la nécessité de réaliser tout particulièrement la formation de l'automobiliste, non seulement à travers l'éducation routière, mais également à travers l'adaptation de notre système aux directives communautaires ainsi qu'aux conventions et résolutions du Conseil de l'Europe, en ce qui concerne notamment la prévention spécifique.

En réaffirmant l'exigence d'une oeuvre constante de surveillance et de contrôle afin de réduire le nombre toujours très élevé d'accidents, et après avoir fait allusion, en se fondant sur les lignes directrices du Conseil de l'Europe (1979), à l'opportunité de la prévision d'un délit générique de mise en danger qui sanctionne une conduite de risque, l'auteur repropose l'adoption du système du *permis de conduire par points*, qui dans d'autres pays a déjà fait preuve de déterrent efficace, et il confirme, comme il l'avait déjà fait dans d'autres écrits, la nécessité d'adopter en Italie aussi, comme dans la presque totalité des autres pays européens, les normes appropriées en vue de réduire les cas de conduite en état d'ivresse.

A cet égard, après avoir mis en évidence l'énorme retard interposé dans l'approbation du nouveau code de la route, l'auteur souhaite un prompt examen du projet de loi pendant au Parlement et signale les innovations technologiques qui sont survenues entretemps.

SUMMARY

First of all the Author describes the effects of law no. 689 of 1981 (so-called depenalisation law) on norms relating to road traffic, according to the new criminological viewpoint of the legislator, aimed not only at eliminating an excessive weighing down of the judicial apparatus for infractions of slight social importance in respect of which penal sanctions have lost their intimidating effectiveness (so-called « trifling » offenses), but also at achieving prevention or more concrete repression by foreseeing adequate pecuniary sanctions and by adopting severe additional measures.

After referring to criticisms of the new system which, following the example of other jurisdictions, considerably extended the field of illicit administrative procedures, the Author dwells on the persisting preponderance of the human factor in road safety compared to the other elements involved (vehicle and roads) as also on the need to achieve the training of cardrivers, not only by means of road education, but also by an updating of our regulations to the Community directives and the conventions and resolutions of the Council of Europe on this subject, especially as regards specific prevention.

In reaffirming the need for a continuous effort at vigilance and control in order to reduce the still very high number of accidents, the Author after stating, on the basis of the Guidelines of the Council of Europe (1979), the advisability of considering the foreseeing of a general offence of dangerousness (mise en danger) with sanctions for dangerous behaviour, repropose the introduction of the system of driving licence scores, which has proved an effective deterrent in other countries, and stresses, as on other documents, the need for adopting in Italy, as in almost all the other European countries, appropriate measures for discouraging driving under the influence of alcohol.

In this connection, after noting the great delay occurring in approval of the new highway code, he calls for a prompt examination of the draft laws already pending consideration by Parliament and indicates the technological innovations achieved in the meantime.

RESUMEN

El Autor expone antes que nada la incidencia modificadora de la Ley Nº 689 de 1981 (conocida como Ley de liberación de la pena) sobre normas relacionadas con la circulación vial, según el nuevo enfoque criminológico del legislador, que no solo pretende eliminar la excesiva pesantez del sistema judicial causada por infracciones

de escaso riesgo social para las cuales la sanción penal ha perdido su eficacia intimidatoria (contravenciones insignificantes), sino que intenta prevenir y reprimir de una manera más concreta infligiendo adecuadas sanciones pecuniarias y adoptando severas medidas accesorias.

Luego de aludir a las críticas que se le hicieron al nuevo sistema que, siguiendo el ejemplo de otros ordenamientos, ha ampliado notablemente el alcance de la ilegalidad administrativa, el Autor se detiene en la insistente preponderancia del factor hombre en la seguridad de la circulación respecto a los demás elementos (vehículo y carretera) y en la necesidad de realizar sobre todo la *formación* del automobilista, no solamente mediante la educación vial sino ajustando también nuestro ordenamiento a las pautas comunitarias y a las convenciones y resoluciones del Consejo Europeo sobre la cuestión, particularmente en lo que se refiere a la prevención específica.

Insistiendo en la necesidad de una acción continua de vigilancia y de control para disminuir la todavía alta cantidad de accidentes, y luego de referirse a la oportunidad de considerar la previsión de una contravención general de peligro (*mise en danger*) que sancione una conducta arriesgada, de acuerdo con las *Lignes directrices* del Consejo de Europa (1979), el Autor replantea la introducción del sistema del permiso por puntos, que en otros países ya demostró su eficacia preventiva, y, como lo hizo en otros escritos, insiste en que hay que adoptar en Italia también, a semejanza de casi todos los otros Estados europeos, las normas adecuadas para reprimir la conducción en estado de alteración alcohólica.

En ese sentido, ante el enorme retraso que sufre la aprobación del nuevo código vial, auspicia que se examine urgentemente el proyecto de ley presentado en la legislatura y senala las innovaciones tecnológicas que han aparecido mientras tanto.

ZUSAMMENFASSUNG

Der Autor beschreibt vor allem den verändernden Eingriff des Gesetzes Nr. 689 von 1981 (sog. Gesetz zur «Depenalizzazione» d.h. zur Einschränkung der der strafrechtlichen Verfolgung N.d.U.) zur Strassenverkehrsordnung, welches, der neuen kriminologischen Auffassung des Gesetzgebers folgend, nicht nur darauf abzielt, die übermässige Belastung des Justizapparats durch jene Vergehen zu beseitigen, die die Gesellschaft wenig beunruhigen und für die die Strafbestimmung ihre abschreckende Wirkung verloren hat (Bagatelldelikt), sondern auch darauf bedacht ist, vorbeugende und repressive Absichten zu verfolgen, indem es die Verhängung angemessener Geldstrafen und die Ergreifung strenger Zusatzmassnahmen vorsieht.

Nach Erwähnung der Kritiken am neuen System, welches, dem Beispiel anderer Ordnungen folgend, das Feld der verwaltungsmässig geahndeten Verstösse erweitert hat, verweilt der Autor bei der andauernden Überlegenheit des menschlichen Faktors gegenüber den anderen Elementen (Fahrzeug und Strasse), was die Sicherheit im Strassenverkehr betrifft und bei der Notwendigkeit der Verwirklichung der Ausbildung des Autofahrers insbesondere nicht nur durch den Verkehrsunterricht, sondern auch durch die Angleichung unserer Strassenverkehrsordnung an die EG-Richtlinien, sowie an die Vereinbarungen und Entscheidungen des Europarats zu diesem Thema, vor allem, was die entsprechenden Vorbeugemassnahmen betrifft.

Der Autor bestätigt die Notwendigkeit einer dauernden Überwachung und Kontrolle zur Verminderung der noch hohen Anzahl von Unfällen, geht kurz auf die Zweckmässigkeit ein, den *Lignes directrices* des Europarats (1979) folgend, ein allgemeines Vergehen der Gefährdung vorzusehen (*mise en danger*), infolgedessen ein gefährliches Verhalten bestraft wird, und schlägt vor, das System des Führerscheins nach Punkten einzuführen, das sich in anderen Ländern als wirksames Abschreckungsmittel erwiesen hat; er betont ausserdem, wie schon in anderen Schriften, die Notwendigkeit, auch in Italien, ähnlich wie in den anderen europäischen Staaten, Normen einzuführen, die geeignet sind, das Fahren unter Alkoholeinfluss im Zaum zu halten.

In diesem Zusammenhang unterstreicht er den enormen Verzug in der Verabschiedung der neuen Strassenverkehrsordnung, begrusst eine baldige Untersuchung des Gesetzesvorschlages, der dem Parlament bereits vorliegt und macht auf die in der Zwischenzeit verfügbaren technischen Neuerungen aufmerksam.