



## IL MISTERIOSO FASCINO REPRESSIVO DEL CODICE DELLA STRADA

Gian Domenico Caiazza

Occorrerebbero robusti strumenti di analisi psicologica dei comportamenti sociali, per comprendere davvero, nella sua essenza profonda, questa spasmodica centralità delle regole della circolazione stradale nella attenzione della gente e della politica. Non intendo assolutamente minimizzare l'importanza di regole cautelari preventive che assicurino una ordinata circolazione di auto e moto, e con esse la salute e la incolumità di tutti noi; ma mi ha sempre colpito da un lato l'enfasi delle cronache, che evidentemente incontra con successo l'interesse dei lettori, e dall'altro l'immancabile riflesso della politica nell'individuare questo tema come potenzialmente feroce di succosi consensi elettorali.

Sta di fatto che, da molti anni, governi di ogni colore giocano ad un costante rilancio nella gara all'inasprimento di regole e sanzioni, quasi sempre adottate, come ormai consuetudine, sulla scia di eventi di cronaca di particolare impatto mediatico. L'esempio più eclatante è quello della introduzione nel nostro codice penale dell'omicidio stradale, intervenuta nel 2016 a coronamento addirittura di una legge di iniziativa popolare del 2010, che chiedeva appunto la introduzione di un reato specifico, punito con grande severità. Una riforma, è il caso di dirlo, a furor di popolo. La "percezione" mediatica e dunque popolare era che le pene inflitte a chi si fosse reso responsabile di un omicidio colposo alla guida di un'auto fossero insopportabilmente inadeguate alla gravità del fatto. Non che l'omicidio colposo non prevedesse già aggravanti quali la guida in stato di ebbrezza e la violazione delle regole della circolazione stradale, con pene fino a dieci anni di reclusione; ma la volontà popolare disse che ciò non bastava. E dunque la norma, oggetto di continui aggiornamenti, giunge a punizioni da più parti considerate del tutto sproporzionate per un reato pur sempre colposo, non certo espressione di una volontà omicidiaria: ma tant'è.

Naturalmente, i risultati - in termini di prevenzione degli incidenti - di questa impennata punizionista sono pressoché nulli (ne parliamo in questo numero), ma che importa? Queste sono norme manifesto, lanciano messaggi, illudono la gente sui presunti effetti miracolosi della escalation punitiva. Figuriamoci allora se un uomo politico come Matteo Salvini non avrebbe immediatamente impugnato questa bandiera populista, fino ad osare quanto nessuno aveva fino ad oggi mai osato: punizioni severissime (ritiro della patente, multe iperboliche) non solo se stai guidando sotto effetto di sostanze stupefacenti, ma perfino se dalle analisi risulta semplicemente che tu le abbia assunte giorni prima. Qui abbiamo addirittura superato e smarrito il senso stesso di un codice della strada, che diventa strumento pretestuoso per introdurre - quanto all'uso personale delle droghe - una sanzione non prevista dalla legge sugli stupefacenti, ed in tal modo surrettiziamente introdotta in un contesto normativo del tutto diverso. Una norma che calpesta il principio di offensività, che è il fondamento del diritto penale secondo la nostra stessa Costituzione, perché punisce una condotta inoffensiva, che non è naturalmente la guida in stato di ebbrezza, ma la guida perfettamente lucida e consapevole di una persona che però ha assunto droghe qualche giorno prima. Ci penserà la Corte Costituzionale, statene certi, perché anche in questa gara al rialzo, in questa ormai irrefrenabile idolatria della punizione, ottusamente considerata come la soluzione dei nostri mali, deve essere recuperato un limite di decenza. Razionalità, proporzione sanzionatoria e necessaria offensività delle condotte sanzionate sono paradigmi costituzionali che ancora presidiano la nostra vita sociale, per fortuna. Buona lettura!



## FUORI STRADA

Una riforma che snatura il senso e la funzione del codice della strada

### La legge-manifesto

#### LA FRANTUMAZIONE DELLA COLPA: LA COLPA STRADALE

Valeria Torre

La parte generale del codice è ricca di norme definitorie relative a categorie dogmatiche, la cui costruzione tradizionalmente è riservata alla libertà dell'interprete, che induttivamente ricostruisce il significato di concetti generali e astratti. Gli ordinamenti stranieri, infatti, in un rispettoso equilibrio tra formate legislativo e quello dottrinale, non prevedono tali definizioni, riconoscendo come prerogativa della dottrina proprio quella di fornire un argine a protezione dell'individuo rispetto a eccessi punitivi. Idealmente la dogmatica si pone, quindi, quale limite garantista alle scelte di criminalizzazione, in una relazione dialettica con la politica criminale. La scelta del codice Rocco, invece, affievolisce il ruolo di controllo critico della scienza penale, imbavagliando l'interprete in un rigido schema normativo.

Segue a pag. 2

### Stile di vita sotto controllo

#### COSÌ VIENE PUNITA UNA CONDOTTA DEL TUTTO INOFFENSIVA

Giuseppe Di Palo

La recente riforma dell'articolo 187 del Codice della Strada è terreno fertile per questioni di spessore costituzionale. L'intervento legislativo, che ha eliminato la condizione di "alterazione" dagli elementi costitutivi della fattispecie - ora rubricata semplicemente come "guida dopo l'assunzione di sostanze" - si pone in aperto contrasto, tra gli altri, con il principio di offensività del reato. Tale principio, sintetizzato nel brocardo "nullum crimen sine iniuria", trova il suo fondamento costituzionale negli articoli 13, 25 e 27 della Costituzione e afferma che il legislatore non può prescindere, nella configurazione dei reati, dal necessario collegamento con un'offesa - o la messa in pericolo - a un bene giuridico meritevole di tutela penale.

Segue a pag. 3

### Illegittimità costituzionale?

#### UN'INTERPRETAZIONE ALTERNATIVA SU CONSUMO DI SOSTANZE E SANZIONI

Nicola Madia

La legge 25 novembre 2024, n. 177 contiene una serie di interventi sul codice della strada volti, in sostanza, ad inasprire i riflessi sanzionatori collegati alle violazioni in materia di circolazione di veicoli. In particolare, è stata irrigidita la disciplina punitiva relativa ai reati di guida in stato di ebbrezza alcolica e di alterazione derivante dall'uso di sostanze stupefacenti. Se il primo illecito è rimasto invariato, essendosi proceduto solo a innalzare le pene, ivi comprese quelle relative alla sospensione della patente di guida, dove il legislatore sembra avere operato un totale mutamento di politica criminale, è in ordine al fatto di chi si mette al volante dopo avere consumato sostanze stupefacenti. Mentre in passato tale contegno rilevava solo se il guidatore si trovava anche in stato di alterazione psicofisica, adesso sembrerebbe che la sanzione possa scattare a prescindere da tale accertamento.

Segue a pag. 4

## LA LEGGE-MANIFESTO

# La frantumazione della colpa: la colpa stradale

Valeria Torre\*

SEGUE DALLA PRIMA

La presenza di norme definitorie ha anche il pregio di favorire la certezza e l'omogeneità applicativa, nel rispetto del principio di uguaglianza. Nella definizione di reato colposo, ad esempio, risalta l'essenza della colpa quale violazione di una regola di diligenza, che determina il superamento del rischio consentito e una maggiore potenzialità lesiva della condotta. Nonostante le definizioni contenute nella parte generale costituiscano un limite anche per il legislatore, alcune riforme, chiaro frutto di arbitrio normativo, hanno portato ad una frantumazione della colpa in diversi sottosistemi, non sempre coerenti con la categoria dogmatica costruita sulla definizione codicistica. È legittimo che alcuni settori della parte speciale abbiano regole "eccentriche" rispetto a quelle previste nella parte generale, ma tale deviazione deve essere contenuta nei limiti dei principi e dei caratteri del diritto penale, nel rispetto di un ordine sistematico.

La colpa stradale è paradigmatica di una tendenza centrifuga dall'archetipo di colpa delineato all'art. 43 c.p., in quanto prescinde, in alcuni casi, dalla violazione di regole cautelari in senso stretto. Nel comma primo dell'art. 589 bis c.p. l'incremento sanzionatorio dell'omicidio stradale è giustificato dalla pericolosità del contesto e della attività in cui si verifica l'evento morte e dalla necessità di richiamare gli utenti della strada all'osservanza delle norme di diligenza. È superfluo sottolineare che la violazione della disciplina della circolazione stradale deve riguardare quelle norme che presentino un contenuto preventivo-cautelare.

Nell'ipotesi di abbandono di un animale domestico che provochi un incidente mortale, l'evento tipico non pare sia conseguenza della violazione di ulteriori regole preventivo-cautelari: il legislatore ha introdotto una ipotesi



di responsabilità oggettiva, in cui la morte è conseguenza della contravvenzione prevista dall'art. 727 c.p., senza alcun riferimento ai criteri di imputazione colposa. I commi successivi disciplinano l'omicidio stradale nel caso di guida in stato di ebbrezza e/o in stato di alterazione psicofisica conseguente all'assunzione di sostanze stupefacenti. La guida in stato di ebbrezza, prevista dall'art. 186 del c.d.s., viene accertata in base al superamento del tasso alcolemico, che prescinde da una verifica empirica, introducendo una presunzione di tale stato.

Anche il novellato art. 187 del c.d.s. punisce la guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti, senza l'accertamento dell'alterazione psicofisica. Nonostante il rinvio operato dall'art.

589 bis c.p. agli articoli del c.d.s. occorre tenere distinti le ipotesi contravvenzionali *extra codicem*, il cui scopo è garantire in generale la sicurezza della circolazione, rispetto al delitto colposo che deve essere integrato da specifiche regole preventivo-cautelari poste a tutela della vita e della incolumità individuale. Le fattispecie contravvenzionali sono norme precauzionali e non preventivo-cautelari, costruite su reati di pericolo astratto-presunto. Per l'imputazione colposa, invece, è necessario accertare la violazione di una regola preventivo-cautelare, il cui scopo sia proprio prevenire l'evento che in concreto si è verificato ed evitabile attraverso il comportamento alternativo lecito.

Nel caso si cagioni per colpa la morte di una



Il Macaron

**Disobbedienza civile: guida dopo l'assunzione di macaron**

L. Z.

persona alla guida di un veicolo in stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica, la maggiore pericolosità della condotta non è accertata in concreto e neanche è richiesto di verificare una correlazione tra tale stato e l'evento morte. La irragionevole pena edittale, sproporzionata per un illecito colposo, è quindi avulsa da qualsiasi valutazione in termini di offensività. Alla palese violazione del principio di ragionevolezza, si aggiunge un *vulnus* al principio di colpevolezza, con l'introduzione di una forma di *versari in re illicita*: se si integra la fattispecie di cui all'art. 589 bis c.p. con le norme del codice della strada, queste, non essendo regole preventivo-cautelari, non possono fondare una imputazione colposa; se invece lo stato di ebbrezza o di alterazione psicofisica sono elementi da accertare in concreto, la norma è affetta da un deficit di tassatività, perché tale stato non può essere empiricamente accertato. L'aggravamento di pena per guida senza patente o senza assicurazione si inserisce in questa logica iperdetterrente e moralizzatrice, volta a colpire categorie di utenti della strada, prevalentemente per la condotta di vita.

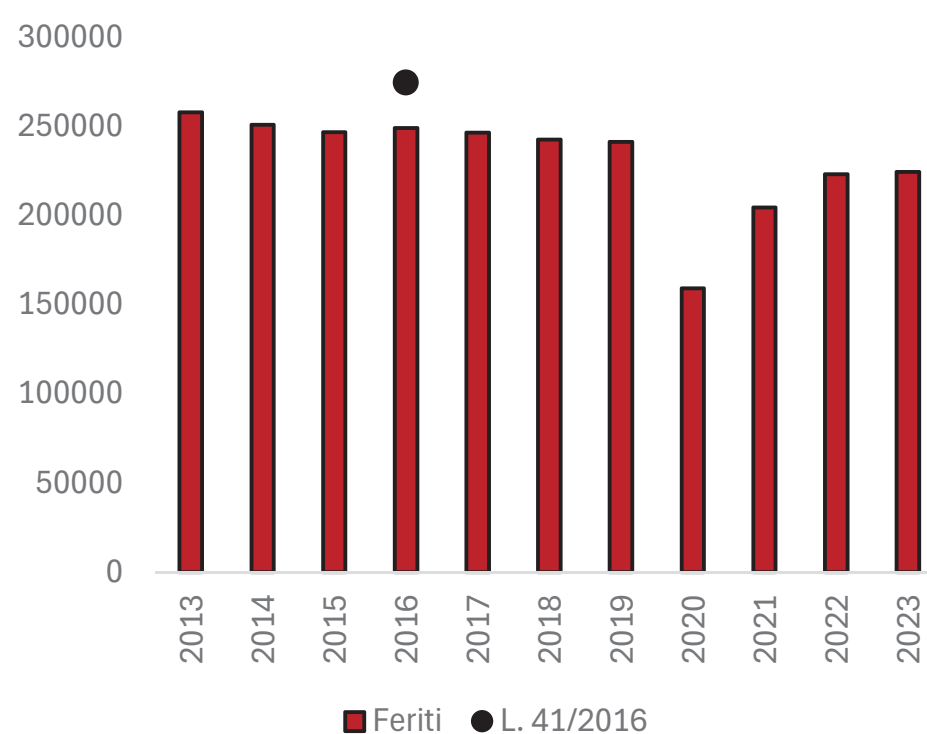
L'inefficacia della disposizione codicistica (cfr. dati ISTAT) svela la natura simbolica di una legge-manifesto, che rassicura l'elettorato e cela la totale assenza di investimenti sull'educazione stradale e sugli interventi strutturali che rendano più sicure le strade. Il fallimento di questa strumentalizzazione della sanzione penale per fini preventivo-pedagogici è evidente, mentre le deroghe alla disciplina generale della colpa determinano solo spinte centrifughe e distorsive che indirizzano l'evoluzione del sistema penale verso orizzonti insensibili ai principi di garanzia del diritto penale.

\*Professore ordinario di Diritto penale

Vittime di incidenti stradali in Italia



Feriti in incidenti stradali in Italia



Istat (2023). Morti e feriti in incidenti stradali. Elaborazione e grafici a cura di Gianluca Munalli, Data Scientist

## I risultati della scelta punitiva Uno sguardo ai dati

Marianna Caiazza\*

La Legge 23 marzo 2016 n. 41 ha introdotto nel codice penale i reati di omicidio stradale e lesioni personali stradali, fattispecie colpose qualificate dall'inosservanza della normativa in materia di circolazione stra-

dale.

Accanto agli articoli 589 e 590 del codice penale, che già punivano – e puniscono – l'omicidio colposo e le lesioni colpose, si sono dunque aggiunti nuovi delitti *ad hoc* con pene più severe. L'idea alla base: disincentivare, contenere e superare il fenomeno criminale.

Dati alla mano, però, l'inaspimento delle pene e la creazio-

ne di nuovi reati per contrastare il fenomeno della pirateria stradale non sembrano aver sortito effetti decisivi, con sostanziale indifferenza – periodo Covid escluso, per ovvie ragioni – dell'andamento dei terribili numeri delle vittime della strada.

\*Avvocato penalista

## IL CONTROLLO DELLO STILE DI VITA

# Si punisce una condotta inoffensiva

Giuseppe Di Palo\*

SEGUE DALLA PRIMA

Sul piano dell'applicazione pratica, il principio di offensività opera su due distinti livelli: come canone di politica criminale per il legislatore (offensività in astratto) e come criterio interpretativo-applicativo per il giudice (offensività in concreto). Nel primo caso, impone al legislatore di configurare fattispecie penali che contemplino la lesione o la messa in pericolo di beni giuridici costituzionalmente rilevanti. Nel secondo, richiede al giudice di verificare che il fatto storico abbia effettivamente leso o posto in pericolo il bene giuridico tutelato dalla norma. Il legislatore ha optato per un approccio che prescinde dalla verifica dello stato di alterazione psicofisica del conducente, configurando la mera assunzione di sostanze come elemento sufficiente per l'integrazione della fattispecie penale. La ratio dichiarata della riforma si fonda su esigenze di semplificazione probatoria e di potenziamento dell'efficacia deterrente della norma. Il legislatore ha inteso superare le difficoltà pratiche legate all'accertamento dello stato di alterazione, optando per un modello di incriminazione basato sul dato oggettivo dell'assunzione di sostanze, rilevabile attraverso gli screening tossicologici. Sono diversi i profili di aperto contrasto tra la nuova



formulazione dell'art. 187 C.d.S. ed il principio di offensività. In primo luogo, la norma, nell'ancorare la punibilità alla mera presenza di tracce di sostanze nell'organismo, recide il necessario nesso tra condotta e offesa al bene giuridico tutelato. Il

bene giuridico protetto dal Codice della Strada è infatti la sicurezza della circolazione stradale, che può essere messa a repentaglio solo da una effettiva alterazione delle capacità di guida del conducente. Opinare diversamente sottolineerebbe

criticità anche in punto di ragionevolezza del precetto in esame: sul piano della capacità di guida, non sussiste alcuna differenza tra un conducente che, pur positivo al test, non presenta alterazioni psicofisiche, e un conducente che non ha mai assunto sostanze e si trova nel medesimo stato di lucidità.

La presunzione assoluta di pericolosità introdotta dalla riforma risulta priva di fondamento empirico-scientifico. È infatti ampiamente documentato che la mera presenza di tracce di sostanze nell'organismo non implica necessariamente un'alterazione delle capacità psicofisiche del conducente. Questo è particolarmente evidente nel caso di assunzioni risalenti nel tempo, allorquando permangono tracce nell'organismo sebbene gli effetti alteranti siano completamente esauriti. Il principio di offensività risulta violato anche nella sua dimensione concreta, privando il giudice della possibilità di valutare l'effettiva lesività della condotta nel caso specifico. L'automatismo creato tra assunzione e reato impedisce quella necessaria verifica del "minimum di offensività" che, secondo la giurisprudenza costituzionale, deve caratterizzare ogni fatto penalmente rilevante, anche nei reati di pericolo presunto.

Tale costruzione normativa trasforma di fatto l'art. 187 C.d.S. in uno strumento di controllo di condotte meramente sintomatiche di un determinato stile di vita, allontanandosi dalla sua funzione costituzionalmente legittima di tutela della sicurezza stradale. La norma finisce così per punire non già una condotta pericolosa per la circolazione stradale, bensì l'assunzione pregressa di sostanze in sé considerata, trasformando surrettiziamente un reato di pericolo in un illecito di mera disobbedienza.

\*Avvocato penalista

Maria Vittoria Ambrosone\*

Abbiamo intervistato il Dott. Lorenzo Varetto, Specialista in Medicina legale.

**Partiamo da alcuni concetti di base, che è sempre bene ripetere: cos'è il THC e che effetti ha sul nostro organismo?**

THC (Δ-9-tetraidrocannabinolo) è il principio attivo più importante contenuto nella Cannabis indica (e in misura trascurabile anche nella Cannabis sativa). Gli effetti sono vari: dipendono dalla quantità assorbita e dal fatto che chi la assume sia un consumatore abituale o no. Vi può essere euforia, o al contrario un senso di rilassamento. In casi molto rari si possono verificare effetti collaterali negativi, fino alle allucinazioni.

**Quanto durano gli effetti psicotropi del THC e per quanto tempo può invece rimanere traccia della sostanza nell'organismo a seguito dell'assunzione?**

L'effetto più evidente dura circa un'ora e dopo 3-4 ore si ha ripresa della completa normalità. Tuttavia, nell'urina il THC è rinvenibile per molti giorni (anche più settimane nei consumatori abituali). Per

quanto riguarda il sangue, è normale rinvenire THC dopo 2-3 giorni dall'ultima assunzione.

**A causa di queste caratteristiche, con la riforma del Codice della Strada potrà risultare positivo all'uso di sostanze e rischiare la sospensione della patente anche chi non sia alla guida sotto l'effetto di THC, ma lo abbia assunto nei giorni precedenti. Cosa ne pensa? È davvero possibile che, a distanza di giorni dall'assunzione, possano ancora esservi effetti sulle funzioni cognitive?**

Come detto, non vi sono effetti tardivi del THC. Nella comune esperienza si incontrano concentrazioni di THC nel sangue di persone che si sono fumate una canna uno o due giorni prima e che svolgono una vita normale.



pletamente normale. La riforma, per come è formulata, sembra più diretta a combattere l'uso della cannabis che ad aumentare la sicurezza sulle strade. Tra l'altro, la norma è molto generica e si riferisce a chi si mette alla guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti, ma non precisa dopo quanto tempo. Applicandola alla lettera, si dovrebbe sanzionare anche chi abbia THC nell'urina a distanza di una settimana dall'ultima assunzione. Da anni in Italia le leggi vengono scritte in maniera spesso poco ponderata.

**La società italiana di psichiatria ha segnalato il rischio che i test rapidi eseguiti dalle forze dell'ordine possano risultare positivi a causa dell'assunzione di psicofarmaci come ansiolitici, antidepressivi, sedativi. Cosa ne pensa?**

I test rapidi spesso hanno sensibilità elevata e specificità non assoluta. Quelli sull'urina sono notoriamente fallaci per possibili reazioni crociate con altre sostanze. La norma, se non sbaglia, prevede l'uso dei test salivari,

per i quali non credo che le forze dell'ordine siano ancora adeguatamente attrezzate.

**L'assunzione di modeste quantità di alcol, al di sotto di una determinata soglia, determina che il guidatore vada esente da responsabilità, in quanto lo si ritiene soggetto non pericoloso in termini di sicurezza stradale; al contrario, un soggetto che abbia assunto THC sembrerebbe essere ritenuto sempre pericoloso (addirittura anche una volta esaurito l'effetto stupefacente). Quale crede che sia la ragione?**

Non ne ho idea, francamente. Alcuni Stati hanno imposto un limite di concentrazione nel sangue arbitrario (*per se limit*) al di sopra del quale la guida è considerata pericolosa e quindi sanzionabile. Il problema è comunque complicato, anche per quanto riguarda l'alcol: l'effetto di una medesima concentrazione della sostanza nel sangue non è uguale per tutti. Le tabelle che si vedono affisse nei bar, che correlano determinate concentrazioni di alcol con determinati disturbi del comportamento, sono solo orientative. Lo stesso vale per ogni sostanza esogena, compreso il THC.

**Tiriamo le somme. La sanzione del guidatore a distanza di giorni dall'assunzione della sostanza si fonda, da un punto di vista scientifico, su un pericolo concreto da evitare?**

Beh, l'assunzione recentissima di THC può essere pericolosa. La norma attuale semplifica la questione senza tanti complimenti, pescando a strascico tutti gli utilizzatori di cannabis, tra i quali anche quelli che hanno fumato una canna due giorni prima. Non sembra molto liberale e tra l'altro sarà da verificare la sua efficacia. Ho qualche dubbio sui vantaggi che potrebbero emergere per la sicurezza stradale, ma solo dopo un anno si potranno tirare le somme, confrontando in maniera seria il numero di incidenti, di feriti e di morti del 2024 con quelli del 2025. Staremo a vedere.

\*Avvocato penalista



## L'INTERVISTA

## GUIDATORI SOBRI E RIFORME POCO LUCIDE

A colloquio con Filippo Blengino, Segretario di Radicali Italiani: «È una lotta ideologica alle droghe»

Marianna Caiazza\*

Abbiamo intervistato Filippo Blengino, Segretario di Radicali Italiani.

**Il 14 dicembre 2024 è entrato in vigore il nuovo Codice della Strada, che prevede una stretta sull'uso di sostanze stupefacenti: non è più necessario dimostrare che il conducente sia effettivamente in uno stato di alterazione psicofisica, ma è sufficiente rilevare la presenza di tracce di stupefacenti, indipendentemente dalla prova del loro effetto alterante al momento dell'accertamento. Una nuova forma di proibizionismo?**

Assolutamente sì. Prima della riforma veniva giustamente vagliato lo stato psicofisico del guidatore, mentre il fatto che oggi una persona sia sottoposta a test ed esami e risultati positivi al THC pur avendo fumato giorni prima è follia pura, anche considerando che non c'è alcun pericolo concreto per la sicurezza stradale. È evidente allora che l'unico obiettivo della norma sia quello di una lotta ideologica alle droghe:  
una



Filippo Blengino

scelta dannosa, oltre che inefficace.

**Radicali Italiani ha risposto con un atto di disobbedienza civile. In cosa è consistito?**

La mattina del 23 dicembre, dunque pochi giorni dopo l'entrata in vigore del nuovo Codice della Strada, mi sono messo alla guida. Avevo fumato due giorni prima, dunque ero in uno stato di completa lucidità, com'è ovvio che sia. Ho individuato una pattuglia delle forze dell'ordine, mi sono fermato e mi sono autodenunciato, ma c'è stata un'enorme confusione iniziale: i test non li avevano e non era neppure chiaro come si dovesse procedere. Ho reso una denuncia in commissariato, mi è stata ritirata la patente e poi sono stato condotto in ospedale per le analisi del sangue e delle urine, che sono risultate positive. Sarà ora il Prefetto a decidere la sanzione e la durata della sospensione della patente. Nel frattempo andrà avanti anche il procedimento penale, per il quale mi è stato chiesto di nominare un difensore di fiducia.

**Confidate in una pronuncia di incostituzionalità?**

La speranza è di arrivare dinanzi ad un Tribunale e che questo rimetta la questione di legittimità alla Corte Costituzionale. Ci stiamo muovendo con degli avvocati e confidiamo in un percorso positivo.

**Con la nuova formulazione non sembrano operarsi distinzioni neppure per i soggetti che fanno uso di cannabis a fini terapeutici. Inoltre, prima ancora della Riforma del Codice della Strada, già il DDL Sicurezza, vietando la commercializzazione della Cannabis sativa L., ha esplicitato una**

**durissima politica repressiva: anche la cannabis light sarebbe in grado di "favorire, attraverso alterazioni dello stato psicofisico del soggetto assunto, comportamenti che espongono a rischio la sicurezza o l'incolumità pubblica ovvero la sicurezza stradale". Che quadro si sta delineando?**

Il quadro è quello di una propaganda sterile, ma anche dannosa: d'altronde con la stretta alla cannabis light si è data una botta enorme a un settore che crea impresa e posti di lavoro, che paga le tasse e che è in espansione. E questo ancora una volta in nome di un'ideologia folle. Oltre all'aspetto propagandistico anche qui mi pare non ci sia nulla di concreto: l'ennesima lotta alle "droghe" gestita male.

**Da un lato, quindi, le strette sulle sostanze - persino quelle inoffensive o quelle terapeutiche - aumentano. Dall'altro, l'alcool, che secondo le statistiche ha una correlazione di gran lunga maggiore con gli incidenti stradali, resta sostanzialmente tollerato se assunto in quantità non eccessive. È una politica condivisibile?**

L'alcool è sicuramente un tema, ma non l'unico, perché già emergono contraddittorietà su molti altri fronti: pensiamo alle droghe pesanti che non vengono rilevate dai test (per esempio il fentanyl) e ad alcuni farmaci come ansiolitici ed antidepressivi che, secondo i primi rilievi della Società italiana di psichiatria, sembrerebbero dare falsi positivi. E non dimentichiamo che i test di polizia e carabinieri sono diversi tra loro per efficacia e precisione, con il rischio di una forte disparità nelle rilevazioni. Insomma, una politica non condivisibile e che fa danni.

**Dal 16 gennaio 2024 Bologna è una città 30: su buona parte delle strade il limite di velocità è stato abbassato a 30 km/h. La**

**destra si è opposta con una raccolta firme per indire un referendum contro il limite di velocità. Eppure i primi dati sono positivi: gli incidenti e le vittime della strada sono in calo. Sembrerebbe un approccio diverso, ma che forse fa meno "rumore"?**

L'esperimento di Bologna, condivisibile o meno, si commenta da solo quanto agli effetti concreti di una scelta di intervenire sul fenomeno. Al contrario, con il nuovo Codice della Strada si va a restringere le maglie su qualcosa che non uccide, senza invece intervenire davvero per prevenire le morti. Ancora una volta si vuole trasmettere un'idea, e poco importano i risultati.

\*Avvocato penalista

## LE NOVITÀ DELLA RIFORMA SU ALCOOL E DROGA

a cura di Laura Finiti\*

## GUIDA SOTTO L'INFLUENZA DELL'ALCOOL

art. 186 C.d.S.

**I limiti restano quelli già previsti:** se il tasso alcolemico è superiore a 0,5 g/l si incorre in una sanzione amministrativa da 543 a 2.170€ (più la sospensione della patente da 3 a 6 mesi); se è superiore a 0,8 g/l il reato è punito con l'ammenda da 800 a 3.200€ e l'arresto fino a 6 mesi (più la sospensione della patente da 6 mesi a 1 anno); se è oltre 1,5 g/l il reato è punito con l'ammenda da 1.500 a 6.000€ e l'arresto da 6 mesi ad 1 anno (più la sospensione della patente da 1 a 2 anni).

**Aumentano però le sanzioni** per il superamento della seconda soglia: da 0,8 g/l rilevati in su vige l'obbligo di installare l'alcolock sull'auto, che impedirà l'accensione del motore se non si è completamente astemi (dunque, per i recidivi non vale più la soglia dello 0,5 g/l). La prescrizione sarà evidenziata sulla patente e vi rimarrà per un periodo minimo di 2 anni (3 per il superamento della soglia di 1,5 g/l) dalla condanna. La recidiva in un soggetto con l'obbligo di alcolock comporta l'aumento di un terzo delle pene. Anche la manomissione dello strumento è punita con un raddoppio di pena.

## GUIDA DOPO L'ASSUNZIONE DI SOSTANZE STUPEFACENTI

art. 187 C.d.S.

È punita (con pene inalterate: ammenda da 1.500 a 6.000€ e arresto da 6 mesi a 1 anno più la sospensione della patente da 1 a 2 anni) la guida dopo aver assunto sostanze stupefacenti o psicotrope **a prescindere dalla verifica in concreto dello stato di alterazione psico-fisica del guidatore.** L'accertamento tossicologico può essere eseguito con **test salivare** da parte degli organi di polizia. In caso di rifiuto o di impossibilità di svolgere il test, il conducente viene accompagnato presso una struttura sanitaria per il prelievo di liquidi biologici.

\*Avvocato penalista

Consumo di stupefacenti e sanzioni  
Un'interpretazione alternativa

Colpire in maniera obliqua il mero consumatore o, peggio ancora, il povero assunto di farmaci particolari, significa scuotere l'equilibrio del sistema

Nicola Madia\*

SEGUE DALLA PRIMA

Sarebbe sufficiente dimostrare la progressa (anche remota) assunzione di droghe per ritrovarsi nella morsa del diritto penale, nonostante si sia ormai perfettamente lucidi. Sono contrario a qualsiasi forma di liberalizzazione di qualunque tipo di droga, ma questa riforma, se davvero va nella direzione ipotizzata, appare in contraddizione con la logica del sistema, scivolando sul piano inclinato di un'evidente irragionevolezza che rischia di condannarla all'illegittimità costituzionale. Infatti in Italia il mero consumatore di sostanze stupefacenti non risponde penalmente ma solo sul piano amministrativo. Prevedere la prigione per chi abbia fatto uso di droghe solo perché si è posto alla guida, senza più essere sotto il loro effetto, determina un cortocircuito interno all'ordinamento. Infatti, per tale via, si giunge a reprimere sul terreno penale, perlomeno nella materia in esame, il semplice consumatore di droga. E ciò potrebbe creare ulteriori pericolosi danni collaterali nei confronti di coloro i quali, per ragioni di salute, devono assumere medicinali contenenti principi attivi assimilabili agli stupefacenti.

Per evitare queste disfunzioni e un prevedibile incidente di costituzionalità, si potrebbe però sperimentare un'interpretazione della novella legislativa coerente con il resto del sistema. Siamo infatti sicuri che, al di là delle intenzioni dei fautori della riforma, nella lettera della legge si sia oggettivamente la punibilità del consumatore che si ponga alla guida con piena padronanza delle sue



capacità mentali e in completo controllo di sé stesso? Ho qualche dubbio in proposito e, d'altronde, per verificare la reale portata di una norma, non conta la c.d. *mens legislatoris* ma unicamente la *mens legis*, cioè il suo significato obiettivo derivante dall'esame del testo e del contesto sistematico in cui si colloca. Il nuovo comma 2-bis dell'art. 187 del codice della strada continua in effetti ad esigere, per procedere ad accertamenti più approfonditi sulle condizioni del conducente, che si abbia il ragionevole motivo di ritenere che lo stesso si trovi sotto l'effetto conseguente all'uso di sostanze stupefacenti. Si potrebbe dunque pensare che la legge, a

prescindere dalle intenzioni dei suoi compilatori, pretenda ancora la ricorrenza dello stato di alterazione psicofisica, senza più la necessità del richiamo a tale dato nel primo comma dell'art. 187 che si risolveva in un inutile pleonasma semantico. Un po' come avvenuto (seppure questa volta sarebbe in *bonam partem*) con la rielaborazione del reato di falso in bilancio, dove l'eliminazione dal testo dell'art. 2621 c.c. dell'espressa menzione dei falsi valutativi non ha impedito di affermarne la perdurante punibilità, essendosi definito quel richiamo una semplice ridondanza lessicale. Quello suggerito pare l'unico pertugio interpretativo per

salvare la riforma da una dichiarazione di incostituzionalità, altrimenti difficile da scongiurare.

Insomma, non aprire le porte all'uso libero delle droghe e punire chi guida ubriaco (anche se con una soglia di tolleranza minima - 0,5 grammi per litro di alcol - ora come prima così bassa, è complicato parlare di ubriachezza) o sotto l'effetto di stupefacenti, lo trovo assolutamente legittimo, ma colpire in maniera obliqua il mero consumatore o, peggio ancora, il povero assunto di farmaci particolari, significa scuotere l'equilibrio del sistema. Ma forse il diavolo ha fatto le pentole e non i coperchi! Alle aule di giustizia l'ardua e auspicata sentenza.

\*Avvocato penalista