

PRESENTAZIONE

E' con vero piacere che introduco e presento gli atti del Convegno interdisciplinare tenuto il 6 febbraio del 2002, che ha analizzato il tragico e dimenticato problema della sicurezza stradale sotto un molteplicità di profili ed approcci scientifici.

Il problema delle stragi che ogni giorno si verificano sulle nostre strade costituisce, in termini di costi umani e sociali, una dei fenomeno più allarmanti della civiltà contemporanea, percepito con indifferenza e con un'ingiustificata rassegnazione da parte della società civile, quasi che migliaia di morti ogni anno, circa novemila ogni anno, e trecentomila feriti gravi costituiscano un'ineludibile scotto da pagare alla modernizzazione e alla diffusione dei trasporti su veicoli a motore.

Sono numerosi i profili con cui il problema va affrontato: anzitutto sotto un profilo bio-antropologico e criminologico, studiando la figura del criminale stradale, anche al fine di generare quella stigmatizzazione sociale che dovrebbe costituire il fondamento di una reazione risolutiva al problema.

Il sinistro viene visto come una tragica fatalità e non come un fatto di vera e propria criminalità colposa, quale invece è realmente: in una prospettiva sovente inconscia, l'utente della strada giustifica l'illegalità stradale e la responsabilità in incidenti spesso anche gravi, in una prospettiva psicologica di autoidentificazione con il reo (potenzialmente mettendo in bilancio di potersi trovare in analoga situazione, quindi creandosi una sorta di autolegittimazione anticipata).

E' questo un atteggiamento pericolosissimo, perché attenua enormemente la reazione sociale a tali gravissimi illeciti, della quale si fanno carico prevalentemente le associazioni a tutela della vittime della strada e le associazioni degli operatori professionali del settore.

Il Convegno in esame ha fornito, attraverso le relazioni di Roberto Thomas, magistrato insigne del Tribunale dei Minori di Roma, del Prof. Pierpaolo Martucci dell'Università, vero esperto della materia e del Prof. Salvatore Malannino, del medesimo Ateneo, nonché del sottoscritto, una serie di risposte scientificamente ricche di potenziali risvolti preventivi e operativi.

Va peraltro sottolineata la necessità di pervenire ad un nuovo approccio nell'analisi al delicato problema della sicurezza e della criminalità colposa nella circolazione stradale, fondato su una imprescindibile valorizzazione del valore etico fondamentale del bene della vita nonché sull'uso di categorie di natura sociologica e criminologica, che consentano una più precisa individuazione delle caratteristiche del criminale della strada, finalizzata all'obiettivo primario che si deve individuare nella tutela delle vittime, sotto il profilo biologico e morale, esistenziale e risarcitorio.

In tal senso, il Presidente della Suprema Corte di Cassazione Mario Corda, insigne giurista e acuto filosofo, si è soffermato sui presupposti etici del risarcimento del danno a persona, mentre il Dr. Marco Marelli, direttore generale di RAS Service, ne ha fornito dettagli pratici ed operativi.

La sicurezza stradale costituisce peraltro un obiettivo "sistemico", al cui raggiungimento devono contribuire numerose scienze umane, sia di natura tecnica, che di natura medica e psicologica, che infine di natura sociologica e giuridica.

Con ricchezza di argomentazioni, il Dr. Sandro Cinquetti ci ha riferito i risultati di una importante indagine dell'Ulss 7 - Conegliano/Pieve di Soligo, in tema di traumi da traffico, sia sotto un profilo preventivo che terapeutico.

I lavori del Convegno hanno generato e stanno generando proficui risultati concreti, al fine di pervenire ad un sistema normativo, anche sanzionatorio, efficiente e adeguato, nonché ad una corretta prevenzione del fenomeno, che insanguina le strade di tutti i paesi occidentali determinando decessi e lesioni gravi dal costo civile e sociale relevantissimo.

Lo scrivente ha attivamente collaborato con il Comitato Ristretto della Commissione Giustizia della Camera, presieduto dall'On. Italo Perlini, che si occupa del problema onde individuarne adeguate risposte normative, tra cui il ddl 2026-B della Camera.

A mio giudizio, come recentemente ho scritto in una importante rivista specializzata, "un sistema di sanzioni appropriate al fenomeno in esame, per esplicitare anche una educativa sulla società civile nel suo complesso, deve incentrarsi in modo particolare sul concetto di effettività, che a sua volta presuppone il concetto di certezza della pena.

In effetti, appare eticamente equo che il reo venga perseguito con una sanzione che venga effettivamente scontata e come tale eserciti sullo stesso una funzione non solo punitiva ma anche rieducativa: è certo preferibile una sanzione modesta concretamente espiata piuttosto che una sanzione altisonante che, con meccanismi procedurali o cavilli di vario genere, resti lettera morta, offendendo le vittime del fatto criminoso al punto da rivittimizzarle.

La certezza e l'effettività della sanzione determinano un effetto di prevenzione generale assolutamente benefico per tutta la società civile, contribuendo alla creazione di una cultura della sicurezza stradale, vero obiettivo da perseguire per intervenire efficacemente e risolutivamente sul problema.

E' necessario quindi intervenire normativamente per assicurare al sistema sanzionatorio connotati di certezza ed effettività, che si realizzano anche mediante l'introduzione di tutta una serie di sanzioni specificamente mirate per la criminalità colposa connessa alla circolazione stradale, cui deve associarsi una forte vigilanza sulle strade ad opera delle forze di polizia.

Se è vero infatti che, sotto un profilo penalistico dogmatico, la responsabilità del criminale colposo è meno grave di quella del criminale doloso, ciò nondimeno il primo è spesso più socialmente pericoloso, anche per la sua attitudine ad offendere vittime cd. "fungibili", cioè orientato a porre in essere i suoi illeciti nei confronti di una pluralità indifferenziata di vittime, operando come una sorta di mina vagante.

Ne consegue che la risposta del nostro sistema penalistico all'accertata pericolosità sociale è l'irrogazione di misure di sicurezza, le cui finalità sono terapeutiche e rieducative, e possono avere una durata potenzialmente indefinita.

Un tale strumento, oggi poco utilizzato, appare sotto il profilo dei principi generali il più appropriato ed efficace per fronteggiare il problema.

In secondo luogo, è necessario individuare una serie di sanzioni alternative rispetto alle pene tradizionali, con una elevata potenzialità ad incidere sullo specifico fenomeno e che non possano essere vanificate dalla concessione della sospensione condizionale della pena.

Giacché tale ultimo istituto opera solo per le pene in senso stretto, pare opportuno prevedere una serie di sanzioni amministrative, da inserire nel corpo del codice della strada, che consentano un massimo utilizzo della sospensione della patente, articolabile anche nei soli fine settimana, in modo da contrastare in modo diretto le cd. "stragi del sabato sera", analogamente a quanto è avvenuto in Francia.

Inoltre appare opportuno prevedere due sanzioni di tipo rieducativo, quali l'obbligo di prestare lavoro socialmente utile per la sicurezza stradale e l'obbligo di assistere le vittime della strada: un contatto diretto con gli effetti rovinosi dell'incoscienza nella guida può consentire una presa di coscienza della gravità di siffatte condotte, non scevra da positivi riflessi civili e giuridici.

Da ultimo, essendo pacifico che non solo con sanzioni, magari inasprite e diversificate, bensì soprattutto con la rieducazione del reo e la creazione di una nuova cultura civile della sicurezza stradale, è possibile un approccio risolutivo al problema, pare necessario una modifica dell'art. 230 del C.d.S., al fine di prevedere l'obbligo di istituire corsi sulla sicurezza stradale in ogni grado della scuola dell'obbligo, magari rivitalizzando la polverosa materia dell'educazione civica: quale più alta forma di educazione civica può esservi, infatti, di quella costituita dall'educazione stradale, che insegna il rispetto della vita e dell'integrità fisici del prossimo?"

Peraltro, il primo intervento in scaletta al Convegno era quello del Prof. Marcel Haegi,

presidente della Federazione Europea delle Vittime della Strada: la circostanza è sintomatica del fatto che il problema deve essere affrontato su basi nuove, europee, sia sotto il profilo della ricerca che sotto quello normativo.

In tal senso, è con vero piacere che l'AMSS ha manifestato il fermo intendimento di organizzare il prossimo Convegno interdisciplinare a Strasburgo, richiedendo la collaborazione del Consiglio d'Europa e della FEVR, che ha già assicurato ampia disponibilità.

La cultura della legalità, per il cittadino delle società contemporanea incomincia dalla strada: la sicurezza di tutti gli utenti, che è la sicurezza di nostri figli e del nostro futuro coincide con il tema, profondamente cristiano, della tutela e del rispetto della vita in ogni sua fase, ed in tal senso più volte si è espresso il Sommo Pontefice nella Sua Saggezza.

Vincere la battaglia contro l'indifferenza e l'insensibilità di fronte al sacrificio di tante vittime, per prevenirne altre, impone ad ogni essere umano l'impegno più fermo.

Danilo RIPONTI