

UNIVERSITA' di TRIESTE - Insegnamento di Antropologia Criminale -
Dipartimento di Scienze Giuridiche, della Traduzione, dell'Interpretazione e del
Linguaggio (IUSLIT)

Prof. Pierpaolo MARTUCCI

Avv. Danilo RIPONTI

GLI INTERVENTI DI INCAPACITAZIONE SELETTIVA COME STRATEGIA DI
PREVENZIONE E DETERRENZA NELLA CRIMINALITA' STRADALE

1. Introduzione. Le più recenti tendenze della sinistrosità stradale

Sotto un profilo strettamente criminologico, la lettura comparata dei dati noti relativi all'andamento della sinistrosità stradale in Italia nel periodo più recente pone in evidenza delle tendenze apparentemente contraddittorie. Per evidenziare il problema è opportuno richiamare in poche righe le caratteristiche macrodinamiche del fenomeno negli ultimi decenni.

Come è noto, a partire dalla metà del secolo scorso e in coincidenza con la grande crescita economica successiva al dopoguerra, nel nostro Paese il numero degli incidenti stradali e delle relative vittime è aumentato molto rapidamente. Contestualmente, il numero di veicoli in circolazione si è accresciuto in maniera esponenziale. Nel 2010 il parco macchine ha raggiunto un volume pari a 48 milioni e 700 mila unità: con circa 800 veicoli ogni mille abitanti, l'Italia è il Paese europeo con la più alta densità di veicoli.

Dopo una flessione nei primi anni Ottanta ed un periodo con un andamento costante, i sinistri sono tornati a crescere sino al 2002 (265.402), per poi diminuire costantemente sino al minimo storico del 2010. Lo stesso è avvenuto per i decessi da incidente: dopo il picco massimo nel lontano 1972 (11.078 morti) si è scesi sino ai 4.090 del 2010. La flessione è stata particolarmente significativa nell'ultimo decennio: il 42,4% in meno, in linea con la media europea, anche se ancora distante dall'obiettivo fissato dall'Unione Europea nel Libro Bianco del 13 settembre 2001, che prevedeva la riduzione della mortalità del 50% entro il 2010.

Nell'ultimo biennio il trend positivo si è peraltro attenuato, nel 2010 il totale di 211.404 incidenti ha fatto segnare un modesto -1,9%, i morti sono stati 4.090, con una diminuzione del 3,5%, rispetto alle 4.237 vittime del 2009, i feriti, 302.735 in totale, sono calati appena dell'1,5%.

Buoni risultati sono stati ottenuti anche nel campo delle utenze deboli: il numero di pedoni morti in incidente stradale è diminuito di oltre il 40%, quello dei ciclisti del 28%, mentre per i conducenti e passeggeri di motocicli e ciclomotori la riduzione è stata più contenuta (pari a circa il 20%).

Riportiamo di seguito una tabella riassuntiva all'andamento degli incidenti stradali e alla relativa mortalità nel periodo 1978 – 2010.

Tabella 1

ANNI	Totale incidenti			di cui mortali		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
1978	152.953	7.965	207.556	7.256	7.965	5.489
1979	162.199	8.318	221.574	7.516	8.318	5.925
1980	163.770	8.537	222.873	7.684	8.537	6.078
1981	165.721	8.072	225.242	7.269	8.072	5.805
1982	159.858	7.706	217.426	6.977	7.706	5.483
1983	161.114	7.685	219.744	6.916	7.685	5.525
1984	159.051	7.184	217.553	6.442	7.184	5.105
1985	157.786	7.130	216.102	6.388	7.130	5.257
1986	155.427	7.076	213.159	6.330	7.076	5.355
1987	158.208	6.784	217.511	6.065	6.784	5.059
1988	166.033	6.939	228.186	6.273	6.939	5.289
1989	160.828	6.410	216.329	5.766	6.410	4.669
1990	161.782	6.621	221.024	5.880	6.621	4.866
1991	170.702	7.498	240.688	6.633	7.498	5.944
1992	170.814	7.434	241.094	6.578	7.434	5.771
1993	153.393	6.645	216.100	5.893	6.645	5.171
1994	170.679	6.578	239.184	5.924	6.578	4.857
1995	182.761	6.512	259.571	5.819	6.512	5.200
1996	190.068	6.193	272.115	5.590	6.193	4.879
1997	190.031	6.226	270.962	5.605	6.226	4.837
1998	204.615	6.342	293.842	5.788	6.342	5.283
1999	225.646	6.688	322.999	6.022	6.688	5.241
2000	256.546	7.061	360.013	6.435	7.061	5.342
2001	263.100	7.096	373.286	6.455	7.096	5.449
2002	265.402	6.980	378.492	6.332	6.980	5.255
2003	252.271	6.563	356.475	5.929	6.563	5.129
2004	243.490	6.122	343.179	5.548	6.122	4.710
2005	240.011	5.818	334.858	5.271	5.818	4.096
2006	238.124	5.669	332.955	5.178	5.669	4.189
2007	230.871	5.131	325.850	4.718	5.131	3.741
2008	218.963	4.725	310.745	4.358	4.725	3.373
2009	215.405	4.237	307.258	3.973	4.237	3.032
2010	211.404	4.090	302.735	3.847	4.090	2.961

Un'analisi sommaria delle cifre illustrate evidenzia un aspetto significativo: il calo numerico dei decessi appare percentualmente maggiore rispetto a quello degli incidenti. La variazione percentuale annua del numero dei morti, calcolata su base variabile rispetto all'anno precedente, evidenzia a partire dal 2002 una riduzione della mortalità sempre più consistente nel tempo. La diminuzione del numero dei morti nel 2009 rispetto al 2008 è stata del 10,3%.

Il dato sembra testimoniare i buoni risultati ottenuti soprattutto con il costante miglioramento delle difese passive degli autoveicoli (airbag, rinforzi strutturali, cinture di sicurezza) ed anche degli interventi sui "punti critici" (*black spot*) della rete autostradale. Accanto a ciò – considerato il ruolo comunque prevalente del fattore umano nella genesi della sinistrosità stradale – è innegabile la positiva ricaduta sulle condotte di guida di innovazioni quali l'introduzione della patente a punti, la maggior severità dei controlli soprattutto in tema di abuso alcolico, certi inasprimenti normativi, in una parola l'attuazione di strategie di *law enforcement*.

In definitiva l'abbinamento dei miglioramenti tecnici nella sicurezza dei veicoli e delle strade con la pressione (anche) psicologica sui guidatori ha avuto un effetto innegabilmente positivo sulle condotte di quelli che potremmo definire "conducenti medi", la cui propensione a porre in essere comportamenti di guida trasgressivi o inadeguati non deriva da una vera e propria attitudine antisociale ma dal concorso di elementi eterogenei, quali l'insufficienza dell'educazione stradale, l'influenza di fattori subculturali o la sensazione di impunità rispetto alla possibilità di violare le regole. Ricordiamo che, secondo dati Istat, nell'ambito dei comportamenti errati di guida, il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità troppo elevata sono le prime tre cause di incidente (fatta eccezione per le cause di natura imprecisata) e costituiscono il 44,7% dei casi, mentre il comportamento scorretto incide per il 3% sul totale delle cause di incidente.

2. Un apparente paradosso. Incidenti in diminuzione, criminalità in aumento?

Rispetto a questi dati confortanti, si presenta un diverso aspetto che desta preoccupazione: il "nocciolo duro" rappresentato da quei comportamenti di particolare gravità che costituiscono la vera criminalità stradale non appare in flessione, ma semmai in aumento.

Una tale affermazione si giustifica analizzando i dati relativi a quelle condotte le cui dinamiche possono essere considerate la manifestazione di massima pericolosità nell'ambito della circolazione stradale, ossia i casi di c.d. "pirateria", quelli in cui un conducente – resosi responsabile di un incidente, spesso anche mortale – invece di prestare soccorso alla/e vittima/e si allontana tentando

di far perdere le proprie tracce¹, in una tipologia che è stata definita di “violenza stradale ad alta lesività”. È il quadro che configura la peggiore fattispecie del vero e proprio “omicidio stradale”², nel quale agli elementi colposi che determinano la sciagura si associa nel soggetto attivo una deliberata volontà di sottrarsi alle proprie responsabilità ed al dovere di prestare aiuto alle vittime, anche accettando il rischio di concorrere a provocarne il decesso in conseguenza dell’omissione di soccorso. Opportunamente l’Osservatorio ASAPS³ osserva che più che di “omissione di soccorso”, si dovrebbe parlare di “delitti di fuga”, dato che gli elementi che caratterizzano questa fattispecie di reato sono:

- a) la conduzione di un veicolo;
- b) la coscienza di aver causato o favorito un incidente stradale;
- c) la volontà di sottrarsi alla propria responsabilità, sia essa penale o civile;
- d) la mancata identificazione del conducente.⁴

Le notizie più circostanziate in proposito sono state rese disponibili dagli studi attuati e resi noti periodicamente dall’ “Osservatorio Il Centauro – Asaps sulla Pirateria stradale”. L’Osservatorio peraltro investiga ed inserisce nei propri *report* unicamente gli eventi caratterizzati dalla cosiddetta “dinamica maggiore”, quella che – a causa della gravità degli impatti o delle conseguenze sulle persone – prevede nei protocolli sanitari l’attribuzione del *codice rosso*. Non vengono considerati i numerosissimi eventi che pur determinando una violazione amministrativa o addirittura penale, non hanno avuto conseguenze di rilievo per le persone.⁵

In base a quanto reso noto da questo organismo di ricerca il 2011 si è contraddistinto negativamente per un ulteriore, netto incremento dei casi di “pirateria grave”. Infatti il numero di episodi rilevati è aumentato addirittura del 45% con 852 fughe dopo l’incidente rispetto ai 585 dell’anno precedente. In molti casi si è trattato di impatti gravissimi che hanno determinato ben 127

¹ Si ha il reato di omissione di soccorso quando, dopo un evento infortunistico con danno alle persone, il conducente coinvolto non ottempera all’obbligo di fermarsi e di prestare assistenza, proseguendo la marcia o riprendendola immediatamente (art. 189 CdS).

² Opportunamente i commentatori distinguono da questi i casi di omesso soccorso che potrebbero essere definiti “colposi”: “è possibile che un veicolo commerciale di grandi dimensioni o un pullman, possano urtare un pedone o un ciclista, provocando anche lesioni tipiche da impatti con dinamica maggiore (l’investimento di pedone lo è sempre), senza che il conducente si renda necessariamente conto di quanto avvenuto. Invocare questa circostanza, però, costituisce spesso una consolidata linea difensiva da parte dei presunti colpevoli: in questo le indagini degli organi di polizia assumono un ruolo decisivo nell’accertamento della verità. Se, ad esempio, un autocarro colpisce un corpo con la sagoma della cabina, è improbabile che il conducente non abbia contezza di quanto avvenuto; se, invece, l’impatto avviene con la parte posteriore del veicolo, è possibile che l’impatto non venga avvertito.” (in *I Pirati della strada: un osservatorio sul filo della criminologia*, Report 2009, pp.52-53., in www.asaps.it)

³ A.S.A.P.S. è l’acronimo dell’*Associazione Sostenitori Amici Polizia Stradale*, un raggruppamento costituito nel 1991 e che conta oltre 30.000 aderenti fra le forze di Polizia ed i privati cittadini.

⁴ Osservatorio il Centauro-ASAPS, *I Pirati della Strada: un osservatorio sul filo della criminologia*, Report 2009.

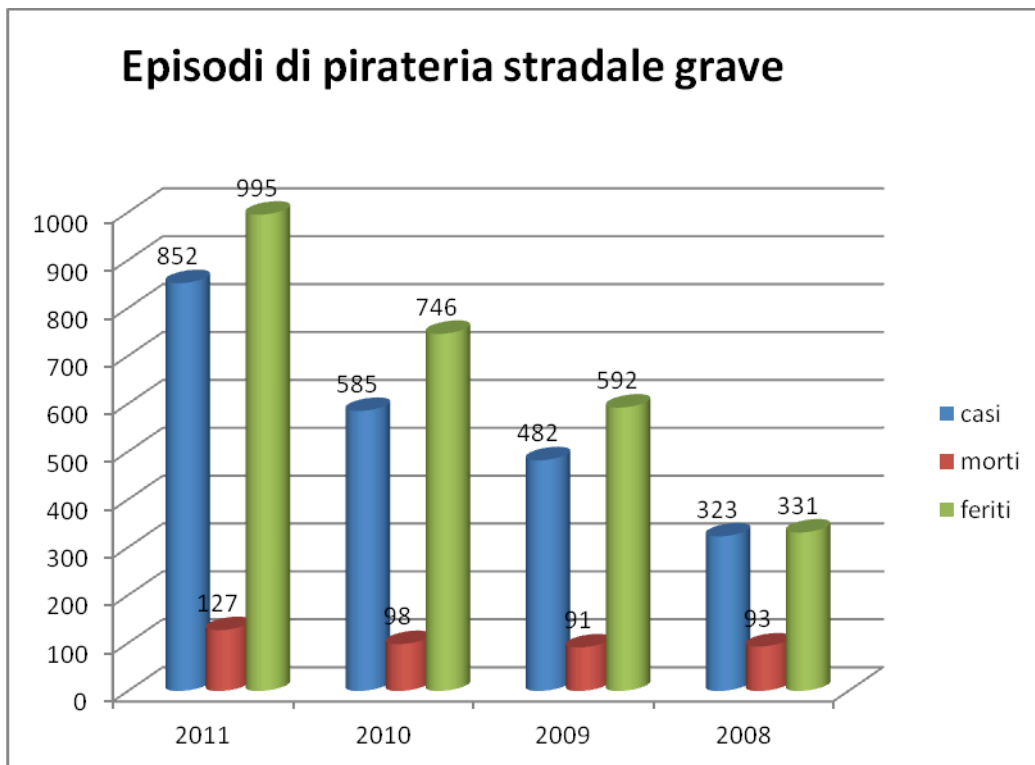
⁵ Secondo i dati Istat, in Italia vengono mediamente denunciati, ogni anno, circa 11mila delitti di omissione di soccorso stradale, 8mila dei quali nei confronti di ignoti.

decessi, accresciuti anche questi del 29% rispetto alle 98 vittime del 2010, analogamente al numero dei feriti, 995 nel 2011 (+33%) di contro ai 746 del 2010.

I soggetti passivi preferenziali sono gli utenti stradali “deboli” o “leggeri”: pedoni o conducenti di veicoli a due ruote.⁶ Oltre a costituire categorie ovviamente assai più vulnerabili in quanto privi di difese tecniche passive (abitacolo, airbag, cinture di sicurezza...), nei casi che li riguardano l’allontanamento dell’investitore è più facile, poiché la vittima rimane a terra in stato di shock, spesso ferita se non addirittura uccisa, e la fuga diviene la prosecuzione “naturale” della progressione di marcia, che da quel punto in poi è finalizzata a far perdere le proprie tracce.

Riportiamo di seguito, a comparazione, due grafici che evidenziano la costante crescita dei casi gravi di pirateria stradale nel quadriennio 2008-2011 (n.1) e la contestuale flessione della sinistrosità stradale nel periodo 2007-2010 (n.2).

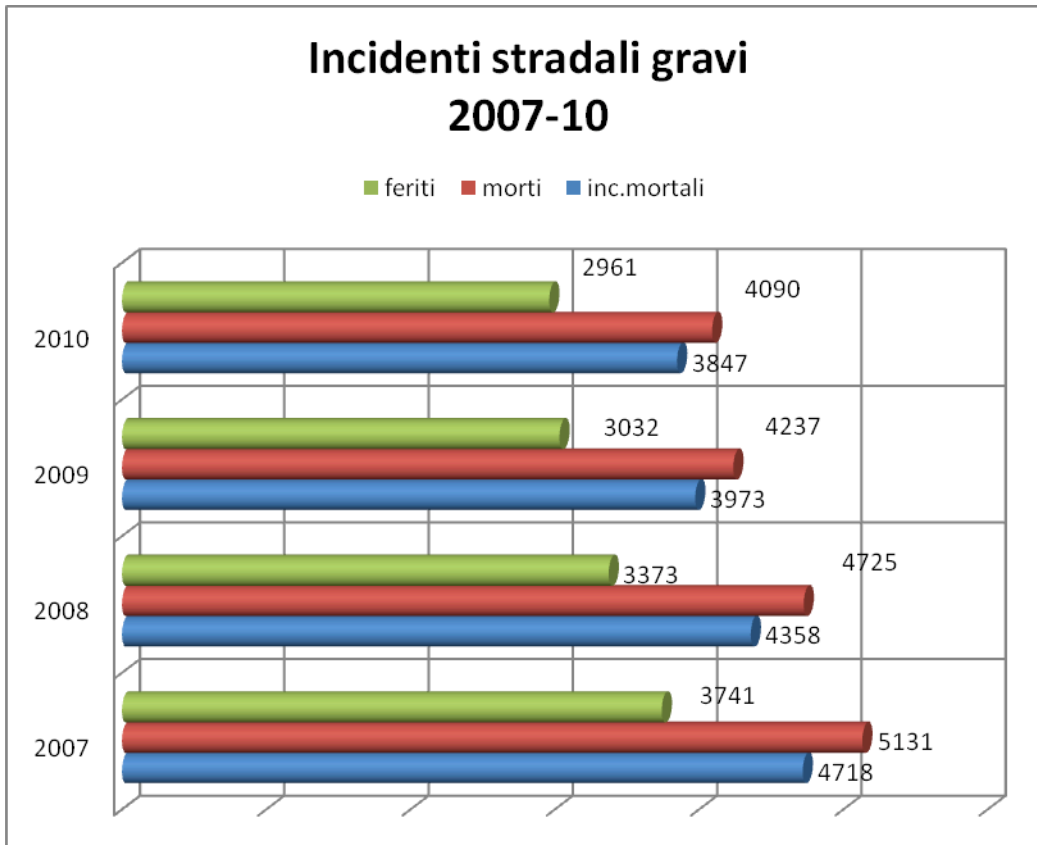
GRAFICO 1



Fonte: nostra elaborazione su dati Osservatorio Asaps – Il Centauro (2012)

⁶ Ricordiamo che fra i 127 investiti deceduti nel 2011 ci sono stati 72 pedoni e 16 ciclisti. Nel 11% dei casi si trattava di minorenni.

GRAFICO 2



Fonte: nostra elaborazione su dati Istat (2011)

Per quanto riguarda le caratteristiche note dei protagonisti di questi eventi criminosi (identificati in due casi su tre), emerge in primo piano la schiacciante prevalenza maschile, essendo solo il 10% le donne responsabili. E' una proporzione che non a caso è quasi perfettamente sovrapponibile al rapporto fra i sessi (prevalenza maschile dell'80-90%) che usualmente si riscontra fra gli autori di reati comuni.

Estremamente elevata è l'incidenza di assunzione di alcol o droghe sulle sciagure della strada seguite da fuga del responsabile, in quanto nei casi di piraterie mortali ben il **35% dei pirati guidava in stato di ebbrezza e/o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti** E' un dato probabilmente ancora sottostimato poiché il differimento dell'identificazione vizia in misura marcata il dato relativo alla guida in stato di ebbrezza (ex art. 186 o 187 CdS): se il pirata viene individuato a distanza di molte ore o giorni dall'evento, l'effetto delle sostanze psicoattive al momento del fatto – che comporta peraltro un notevole aggravio della posizione dell'indagato – non è più dimostrabile e

non ha più senso sottoporre il sospetto a controllo alcolemico o narcotest. Inoltre, ovviamente nulla si sa sulle condizioni di quel 25% di conducenti la cui identità rimane ignota. In ogni caso i dati a nostra disposizione consentono di definire la pirateria stradale come un problema (anche) alcol-correlato (**PAC**).

Secondo quanto riferito nel rapporto dell'Osservatorio ASAPS, le motivazioni della fuga dopo l'investimento ineriscono in primo luogo al timore della revoca o della sospensione della patente⁷, ma non mancano gli episodi determinati da una preesistente condizione di illegalità. Fra questi - dopo lo stato di alterazione alcolica o da droghe - il caso più frequente è costituito dalla mancanza della copertura assicurativa della vettura, perché scaduta o mai attivata; sembrano in aumento coloro i quali non esitano a mettersi alla guida di un veicolo senza la copertura RC e che, per superare controlli, si rivolgono al mercato della contraffazione, acquistando a poco prezzo (dai 20 ai 100 euro) contrassegno e certificato falsi, reperibili anche su Internet e provenienti sia dall'Italia che dall'estero. Rammentiamo che la mancanza di assicurazione, che prima delle ultime modifiche al Codice stradale era sanzionata con il sequestro amministrativo del veicolo, prevede ora la confisca del mezzo.

Vi sono poi coloro i quali circolano senza aver mai conseguito la patente o con un documento sospeso o revocato o, ancora, su un veicolo rubato. Infine la situazione di illegalità può riguardare la stessa condizione di vita ed è significativa la percentuale (dal 25 al 30%) di immigrati stranieri spesso irregolari, identificati come responsabili di atti di pirateria stradale. Notano a questo proposito i responsabili dell'Osservatorio ASAPS che “un'osservazione attenta dei dati complessivi della sinistrosità (...) indica che gli stranieri coinvolti in incidenti gravi o mortali – monitorando i dati relativi a Polizia Stradale e Carabinieri – si attestano attorno al 20% del dato complessivo, con punte di maggior intensità in alcune regioni del nord ad alta densità di cittadini stranieri come la Lombardia. Se è vero che la popolazione straniera residente in Italia, fra regolari e non, dovrebbe raggiungere una percentuale del 10% circa, significa che gli immigrati coinvolti nell'incidentalità sono in proporzione almeno il doppio rispetto alla popolazione italiana.”⁸

⁷ Nel rapporto ASAPS 2009 si afferma: “Vi sono storie con dinamiche talmente cruente da rasentare la crudeltà; abbiamo l'impressione che alcuni di questi pirati, se potessero, scaverebbero la fossa alle loro vittime, pur di evitare l'identificazione. Il movente? La conservazione della patente, ritenuta ormai un diritto naturale. La licenza è vista come un accessorio indispensabile per la propria vita e per essa si fa qualsiasi cosa.” (Osservatorio Il Centauro – Asaps, cit., p.57.)

⁸ Ibidem, p.61.

3. Delinquenza stradale e criminalità comune. Due categorie che si incontrano e sovrappongono

Per molto tempo si è manifestata a vari livelli una forte resistenza sociale a riconoscere nelle trasgressioni stradali più gravi una vera e propria forma di delinquenza, nonostante le indagini criminologiche e i rilievi tecnici abbiano sempre evidenziato precise responsabilità dei conducenti in una alta percentuale delle sciagure stradali: in realtà la delinquenza stradale costituisce un settore (il più rilevante) della criminalità colposa, a sua volta collocata nel più vasto quadro del fenomeno criminale generale.⁹

La contraddizione che emerge nei dati comparati nelle pagine precedenti, relativa al costante decremento della sinistrosità generale ma con un contestuale drammatico aumento di gravissimi episodi di pirateria stradale riflette il doppio piano di realtà nel quale si sviluppa il fenomeno.

Infatti, gli interventi normativi, tecnici, educativi posti in essere soprattutto negli ultimi dieci anni hanno senza dubbio conseguito confortanti risultati a livello complessivo, ma allo stesso tempo sembrano aver ottenuto scarsi effetti sui comportamenti più gravi e pericolosi. Le ragioni di questo parziale insuccesso devono essere ricercate in larga misura nella elevatissima rischiosità attinente ad alcuni tipici aspetti situazionali e personologici. Per quanto attiene a questi ultimi, ciò che emerge con chiarezza dai dati riportati in letteratura¹⁰ è l'interazione negativa che sussiste fra contesto socio-culturale ed un profilo di personalità connotato da una generica propensione a comportamenti a rischio (assunzione di alcol e sostanze, imprudenza e trasgressività nella guida) e afflitto da problematiche relazionali.

Dal punto di vista individuale, sono state indicate diverse condizioni di predisposizione a condotte di guida pericolose, quali :

⁹ Cfr. soprattutto CORRERA M.M., MARTUCCI P., PUTIGNANO C., *La criminalità colposa del traffico stradale*, Cedam, Padova, 1996; PARADISO P., *La criminalità colposa connessa alla circolazione stradale*, in FERRACUTI F.(a cura di), *Trattato di criminologia, medicina criminologica e psichiatria forense*, vol.10, Giuffrè, Milano, 1988; Id., *Profili criminologici della circolazione stradale*, Bulzoni, Roma, 1975.

A proposito dell'attuale dibattito sulla fattispecie del c.d. "omicidio stradale", ricordiamo che già molti anni or sono non mancava chi sollevava dubbi sull'esattezza giuridica della definizione di reato colposo attribuita ad eventi come le lesioni o l'omicidio causati da un investimento, ritenendo che in tali ipotesi sarebbe stato preferibile parlare di dolo eventuale, piuttosto che di colpa cosciente: "E' noto che il confine fra le due entità sia piuttosto sottile; così come è altrettanto palese la estrema difficoltà di un loro accertamento giudiziale" (PITTARO P., Contributi allo studio dei rapporti metodologici fra diritto penale e criminologia, in *Indice Penale*, 1975,2,9).

¹⁰ Per una disamina approfondita si consenta il rinvio a MARTUCCI P., "I ritardi italiani nella lotta alla criminalità stradale colposa, fra contraddizioni giurisprudenziali e incertezze legislative", in *Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti*, 2006, 3, edizione on-line; Id., *Il punto sulle "stragi del sabato sera". Fattori socio-culturali e di personalita' nell'eziologia del fenomeno*, pubblicato nel sito del Centro Studi Criminologici (www.studicriminologici.it), sezione "Documentazione", 2006; Id., "Età, fattori di rischio e limitazioni all'abilitazione alla guida di autoveicoli nella prospettiva della patente europea", in *Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti*, 2007, 2, edizione on-line; Id., "Ancora sugli omicidi colposi stradali. Alcune riflessioni su di un problema sempre aperto", in *Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti*, 2008, 3, edizione on-line; RIPONTI D., *Fattori eziologici della criminalità stradale*, in *Vivere su strade sicure* (www.vivisu strada.it)

- fattori psicosomatici (deficit percettivi, motori o intellettivi, disturbi psichici);
- fattori caratteriali e di personalità (l'aggressività, l'impulsività, l'imprudenza, l'asocialità).

Possono essere richiamati a tale proposito quei quadri abnormi che la nosologia psichiatrica organizzata nel *Manuale diagnostico e statistico dei disturbi mentali* (DSM IV – TR) descrive come Disturbi di personalità, in particolare *Borderline*¹¹ e *Antisociale*, che si riscontrano con significativa frequenza nei soggetti precocemente coinvolti in percorsi di devianza.

Sono elementi che richiamano le riflessioni sviluppate in ambito criminologico a proposito di alcuni “tipi” di personalità predisposti agli incidenti stradali; uno di questi descrive una categoria di soggetti caratterizzata da scarsa interiorizzazione non solo delle norme stradali ma delle norme in genere, da basso livello di ansia e da impulsività, talvolta da una ricerca compulsiva degli stimoli legati ad emozioni forti (*sensation seeking*), per ottenere i quali si perseguono volutamente situazioni pericolose.¹² In tal senso, secondo molti autori vi sarebbe una contiguità fra trasgressori stradali abituali e delinquenza *tout court*, individuabile nel frequente coesistere – negli stessi soggetti – di precedenti per incidenti e per reati comuni.¹³

- fattori attinenti alla condivisione sottoculturale di comportamenti stradali illeciti.

Una delle tradizionali classificazioni tipologiche dei “delinquenti stradali” recidivi, proposta a suo tempo da Mantovani, si richiama a questi fattori e distingue:

- guidatori c.d. *accident prone* (predisposti agli incidenti) per cause psicosomatiche¹⁴;
- conducenti per i quali la delinquenza stradale si inserisce in un comportamento generale di delinquenza comune, in cui è ridotta la disposizione ad osservare le regole della convivenza sociale; a questo proposito si è sottolineata l'importanza dei precedenti penali, quali indici della struttura della personalità: “assieme all'età e al sesso, essi rappresentano l'indice più

¹¹ La personalità Borderline è caratterizzata da una modalità pervasiva di instabilità delle relazioni interpersonali, dell'immagine di sé e dell'umore e da una marcata impulsività in aree potenzialmente pericolose per il soggetto, fra le quali la guida spericolata. Nel Disturbo antisociale è presente un quadro pervasivo di inosservanza delle regole e di violazione dei diritti degli altri, che si manifesta sin dall'adolescenza. Cfr. American Psychiatric Association, DSM-IV-TR. *Manuale diagnostico e statistico dei disturbi mentali*, IV ed. ital., Masson, Milano, 2002.

¹² SHOAM GIORA S. e coll., *Violence. An Integrated Multivariate Study of Human Aggression*, Dartmouth, 1995, pp.154-163.

¹³ Cfr. in particolare MIDDENDORF W., *Punishment and prevention of traffic offences*, New York, 1970. Per quest'ultimo studioso il conducente ubriaco può essere considerato il *trait d'union* fra il trasgressore del traffico ed il delinquente comune.

¹⁴ Un fattore psicologico importante ma che generalmente viene trascurato è quello relativo alla c.d. recidiva sinistrosa (fenomeno pare più diffuso nel sesso femminile), che deriva da una latente paura di rivivere l'esperienza traumatica di un primo incidente e che compromette le capacità di reazione del conducente, predisponendolo a subire e/o provocare altri sinistri.

fecondo o addirittura la chiave per la valutazione della personalità del delinquente stradale, al punto che la relativa analisi si esaurisce, di solito, con la loro considerazione”;¹⁵

- guidatori “normali” che trasgrediscono le norme del codice stradale per adesione a modelli sottoculturali appresi per imitazione (diretta interpersonale o tramite modelli proposti dai mass media), secondo i meccanismi già descritti nei classici studi di Sutherland; quest’ultima è senz’altro la categoria più numerosa.

Le dinamiche presenti nella seconda e nella terza categoria - riferibili rispettivamente a tratti antisociali e a scelte comportamentali di tipo sottoculturale – sono direttamente assimilabili ai tipici meccanismi delle condotte devianti. Ed in effetti la delinquenza stradale costituisce realmente una forma di devianza criminale, che ha trovato rinforzo nel disvalore relativamente scarso che per molto tempo la società ha attribuito ai sinistri stradali, considerati più che altro eventi fatali e imprevedibili.¹⁶

Senza dubbio l’indulgenza sociale nei confronti di questa categoria di reati si è a lungo riflessa nelle scelte del legislatore e più ancora negli orientamenti della giurisprudenza e della dottrina, influenzati – come è stato osservato - dalla tradizione giuridica “classica” e da un sistema formalistico che ha sempre anteposto la centralità del carattere volontario della condotta, rispetto alla sua pericolosità. Solo nell’ultimo decennio questa situazione ha cominciato a mutare in misura piuttosto significativa.

Tuttavia limitarsi oggi a percorrere la sola via dell’inasprimento sanzionatorio non appare un’alternativa raccomandabile allo stato di cose sin qui descritto. Le pene tradizionali – pecuniaria e soprattutto detentiva – di per se stesse non sembrano affatto garantire gli effetti auspicabili in termini di deterrenza, prevenzione e rieducazione nel particolare ambito dei comportamenti stradali.

Sulla base di queste considerazioni appare allora auspicabile che nella pianificazione di una strategia per contrastare il fenomeno della delinquenza stradale, accanto ai classici interventi

¹⁵ KAISER G., *Criminologia*, ed.ital., Giuffrè, Milano, 1985, p.375. La correlazione fra delinquenza comune e le forme più serie di criminalità della strada era stata a suo tempo confermata dal fondamentale studio dell’inglese Willet, da cui risultò che vi è una probabilità su tre che un guidatore che commette una grave infrazione stradale sia già noto alla polizia, o come persona sospetta o per essere stato condannato precedentemente per un reato comune (WILLET T.C., *Criminal on the road*, Tavistock, London, 1971).

¹⁶ Alla base di questo atteggiamento solo apparentemente paradossale vi sono aspetti di processi di identificazione da parte di chi esprime il giudizio e problemi attinenti alla valenza etica delle norme sulla circolazione stradale.

Sotto il primo profilo, il cittadino medio, che è anche utente stradale, è propenso a considerare con indulgenza il trasgressore, visto più come uno sfortunato che come un colpevole, il protagonista di una disavventura che potenzialmente può coinvolgere chiunque. Tende dunque a negarne la criminalizzazione per non criminalizzare se stesso. Sotto il secondo profilo, strettamente intrecciato al primo, si tende a considerare le norme del codice stradale come regole meramente *tecniche*, frutto di scelte specialistiche prive di implicazioni morali; si trascura cioè la loro natura primaria di norme civiche tese a disciplinare l’agire umano in un ambiente particolarmente pericoloso.

educativi e infrastrutturali della prevenzione primaria, siano previsti interventi di prevenzione secondaria, per quanto possibile individualizzati, indirizzati ai soggetti (soprattutto giovani) con personalità a rischio. La individuazione di questi ultimi potrebbe avvenire in prevalenza nell'ambiente scolastico, magari nell'ambito delle auspiccate iniziative di educazione e formazione stradale. Nel caso di soggetti già incidentati, la prevenzione dovrà assumere carattere terziario, teso cioè ad evitare la recidiva. In entrambi i casi la mancata concessione o la revoca definitiva della patente di guida costituisce il mezzo più rapido ed efficace per l'incapacitazione di soggetti pericolosi, scarsamente recettivi alla veicolazione - mediatica e/o diretta - di messaggi normativi.

Infatti dopo l'introduzione, nel 2003, del meccanismo del punteggio negativo il possesso della patente di guida non costituisce più uno status acquisito in via più o meno definitiva, ma una condizione revocabile che va mantenuta osservando una condotta adeguata: la sospensione e/o la revoca della patente implica, oltre alle ovvie conseguenze pratiche, un indubbio *vulnus* al prestigio e alle abilità sociali del trasgressore, configurandosi come una importante sanzione di status, con forte valenza di deterrente psicologico.¹⁷ Sotto un altro aspetto, l'inabilitazione alla condotta pericolosa comporta ovviamente la migliore prevenzione rispetto alla recidiva.

Sulla linea di questa impostazione si sviluppa la seconda parte del nostro intervento.

4 Un nuovo approccio in tema di prevenzione alla pirateria stradale

Sul tema specifico della pirateria stradale (specie per quanto concerne la guida sotto influsso di alcol e/o stupefacenti), appare indispensabile attivare strumenti di prevenzione che offrano una valenza effettiva nell'azione di contrasto al fenomeno. Il punto centrale della nostra analisi si ricollega ad una incontestabile circostanza: se il pirata della strada, come tutti i delinquenti colposi (per quanto nel caso specifico ci si trovi sovente di fronte ad una colpa cosciente che talvolta rasenta il dolo eventuale¹⁸) presenta una inferiore colpevolezza rispetto a quelli dolosi, è per contro più **pericoloso socialmente**, soprattutto sotto il profilo della potenzialità offensiva.

Il nostro sistema penalistico si ispira ad un duplice criterio, che prevede da un lato l'accertamento dell'imputabilità ai fini dell'applicazione della pena e dall'altro quello della pericolosità sociale ai fini dell'applicazione delle misure di sicurezza (il cd.doppio binario). Inoltre tutta una serie di strumenti propri del diritto amministrativo consentono di operare sulla problematica de qua

¹⁷ Si veda in merito MARTUCCI P., "Patente a punti e sanzioni di status. Riflessioni sulla prevenzione e dissuasione della criminalità stradale", in *Rivista Giuridica della Circolazione e dei Trasporti*, 2004, 2, edizione on-line.

¹⁸ Cfr. RIPONTI D., "Responsabilità penale connessa alla circolazione stradale e dolo eventuale", nota a Tribunale di Roma, sez.Gip, sentenza 7.1.2009, n.2708, in ALTALEX, Quotidiano d'informazione giuridica, n.2458 del 6.4.2009.

mediante azioni preventive di notevole efficacia, al di fuori degli strumenti fortemente garantistici propri del processo penale, con rapidità ed effettività nell'azione di *law enforcement*, e con una adeguata valutazione dell'effettivo disvalore sociale e della gravità dei fatti oggetto di giudizio, sotto il profilo della tutela della pubblica salute ed incolumità.

In tal modo, si crea un approccio che si impernia sulla vera e propria centralità dell'ottica della prevenzione rispetto a quella pur necessaria della sanzione, che bisogna ammetterlo, non ha prodotto risultati così importanti e significativi sul nocciolo duro del fenomeno delle criminalità stradale, nonostante i ripetuti inasprimenti progressivamente succedutisi nella normativa di settore.

Si ritiene in tal senso utile, al fine di ripercorrere il processo evolutivo del sistema sanzionatorio in tema di mobilità stradale, fare un rapidissimo *excursus* del percorso storico del diritto della circolazione stradale nel nostro Paese, in cui lo strumento della qualificazione penalistica delle violazioni ha imperato per più di quarant'anni, modellando la mentalità e influenzando i comportamenti dei cittadini.

In effetti la qualificazione penale di un fatto soddisfa l'esigenza di prevenzione generale e speciale dell'illecito e della sua reiterazione, tuttavia l'impianto del Codice del 1959, che in teoria obbediva a queste logiche nel regolamentare la circolazione stradale e la prevenzione dei relativi illeciti, si è via via dimostrato non completamente idoneo a fronteggiare la complessità del problema, un tempo *non* percepito - sia dell'utente della strada sia dagli operatori del diritto - come idoneo a ledere gravemente l'ordine sociale e di assoluto disvalore e pericolosità. L'ipertrofia del diritto penale, con la sua conseguente ineffettività dovuta alle esigenze garantistiche processuali, alla notevole mole di ricorsi anche pretestuosi ed alla sempre più diffusa estinzione dei reati per prescrizione, hanno spinto il Legislatore a trovare, nel tempo, soluzioni alternative, ossia altri tipi di sanzione. Si è operata, quindi, una massiccia depenalizzazione di molte fattispecie, per lo più contravvenzionali, trasformandole in illeciti amministrativi. La fase della c.d. depenalizzazione ha abbracciato un periodo di circa venti anni, anche se i testi normativi più importanti sono rappresentati dalla L. 689/1981, dalla legge delega n. 205 del 1999 e dal d.lgs. n. 507/1999. Con il susseguirsi dei vari provvedimenti normativi, la sanzione amministrativa pecuniaria e le sanzioni accessorie hanno soppiantato in larga parte le misure penali, fatta eccezione per il delitto di falsificazione di targhe, per la contravvenzione di guida in stato di ebbrezza conseguente all'assunzione di sostanze alcoliche o di sostanze stupefacenti e per il delitto di omissione di soccorso a seguito di incidente stradale contenuti nel **“Nuovo Codice della Strada” del 1992 (D.Lgs. 285/1992)** che, a seguito soprattutto degli interventi di depenalizzazione operati nel 1999, risultava un *corpus* normativo in cui si actualizzava il principio giuridico del ricorso alla configurazione di fattispecie di reato come *extrema ratio*. Infatti le uniche ipotesi di reato inerenti la circolazione stradale esistenti nel nostro

Ordinamento giuridico, alla soglia degli anni Duemila, erano contenute, oltre che nelle norme del CdS appena indicate, anche in due norme generali del codice penale, l'omicidio colposo per violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale e le lesioni colpose personali. Per il resto il Codice della Strada del 1992 ha depenalizzato tutte le sanzioni concernenti la guida senza patente, diversi comportamenti illeciti durante la circolazione, alcune fattispecie in materia di falsificazione e le sanzioni sull'autotrasporto e, parallelamente, ha introdotto, oltre all'inasprimento delle sanzioni amministrative pecuniarie, le sanzioni accessorie che per lo più colpiscono le patenti di guida, per tentare di mantenere inalterato il livello di afflittività dell'impianto sanzionatorio conseguente alle violazioni delle norme della circolazione stradale.

La constatazione che, di fatto, il fenomeno non attenuava la sua devastante gravità a livello di danni sociali, ma anche morali ed esistenziali per le numerosissime vittime della strada, ha indotto il Legislatore ad attuare una repentina inversione di marcia rispetto all'*iter* normativo di depenalizzazione lungamente perseguito in precedenza.

Con la **legge n. 214/2003** - oltre ad avere introdotto, ad esempio, l'art. 9 *bis* del CdS che impone il divieto di gareggiare in velocità con i veicoli a motore e il divieto di organizzare competizioni non autorizzate, concepito come delitto, quindi con una portata sanzionatoria molto pesante - ha modificato il comma 2 dell'art. 186 C.d.S., che disciplina la guida in stato di ebbrezza, sia ripristinando il trattamento sanzionatorio dell'applicazione della pena detentiva dell'arresto congiuntamente a quella pecuniaria dell'ammenda (e così abolendo quanto previsto dall'art. 52, 2 comma, lett. c), d.lvo 28.8.2000 n. 274), sia attribuendo la competenza a decidere al Tribunale, e non più quindi al Giudice di Pace, come era stabilito dall'art. 4, comma 2, lett. q) del citato decreto legislativo.

Un progressivo ed ulteriore processo di aggravamento delle sanzioni in tema di circolazione stradale è stato stabilito negli anni successivi con la **legge n. 102/2006**, che, all'art. 2, ha previsto l'aumento delle pene edittali nell'ipotesi di omicidio colposo, se il fatto è commesso con violazione delle norme della circolazione stradale e nel caso in cui scaturiscano lesioni colpose gravi o gravissime.¹⁹

¹⁹ Art. 2 L. 102/2006: «1. Il secondo comma dell'articolo 589 del codice penale è sostituito dal seguente: "Se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena è della reclusione da due a cinque anni».

2. Il terzo comma dell'articolo 590 del codice penale è sostituito dal seguente:

«Se i fatti di cui al secondo comma sono commessi con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale o di quelle per la prevenzione degli infortuni sul lavoro la pena per le lesioni gravi è della reclusione da tre mesi a un anno o della multa da euro 500 a euro 2.000 e la pena per le lesioni gravissime è della reclusione da uno a tre anni»»)

Per gli stessi reati è stato inserito, all'art. 1 L. 102/2006, anche l'inasprimento della sanzione accessoria della sospensione della patente.²⁰

La legge 102 del 2006, peraltro, ha incominciato ad esprimere a livello legislativo alcune importanti consapevolezze, anche in relazione all'inadeguatezza delle pene tradizionali, introducendo una serie di pene rieducative, che hanno provocato una serie di ingiustificate reazioni negative, mentre nella loro filosofia di fondo costituivano e costituiscono un importante affiancamento al sistema sanzionatorio tradizionale.²¹ Il trend di aggravamento delle sanzioni connesse alla circolazione stradale è poi proseguito con il **D.L. n. 117 del 2007**, convertito con L. 160/2007, il quale ha dato dimostrazione di una generale tendenza del Legislatore ad orientare buona parte della produzione normativa verso l'inasprimento delle sanzioni. A dimostrazione di ciò, basti citare le modifiche introdotte dal D.L. 117/2007 alle fattispecie di reato di guida in stato di ebbrezza alcolica e da assunzione di stupefacenti, dove la pena dell'arresto poteva arrivare anche a un massimo di 6 mesi e l'ammenda ad € 6.000,00, con il raddoppio delle stesse in caso di incidente stradale, oltre all'inasprimento delle sanzioni amministrative accessorie della sospensione e revoca della patente. Peraltro, tale provvedimento sembra aver voluto attenuare la spinta iniziale verso l'aggravamento dell'intero impianto sanzionatorio di tipo tradizionale, al fine di individuare nuove tipologie di sanzioni accessorie nonché di prevedere nuovi obblighi (piuttosto che divieti), quale quello di informare i giovani sui rischi connessi all'assunzione di sostanze alcoliche o stupefacenti, posto a carico dei gestori dei locali da ballo, insieme a quello di interrompere la somministrazione di bevande dopo le 02:00 di notte e di consentire l'effettuazione, all'uscita dei locali, della rilevazione volontaria del tasso alcolemico.

²⁰ Art. 1 L. 102/2006: "1. Il comma 2 dell'articolo 222 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è sostituito dai seguenti: «2. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa la sospensione della patente è da quindici giorni a tre mesi. Quando dal fatto derivi una lesione personale colposa grave o gravissima la sospensione della patente è fino a due anni. Nel caso di omicidio colposo la sospensione è fino a quattro anni.

2-bis. La sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente fino a quattro anni è diminuita fino a un terzo nel caso di applicazione della pena ai sensi degli articoli 444 e seguenti del codice di procedura penale»".

²¹ Art.6 L.102/2006 "1. Dopo l'articolo 224 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni, e' inserito il seguente: "Art. 224-bis. - (Obblighi del condannato). - 1. Nel pronunciare sentenza di condanna alla pena della reclusione per un delitto colposo commesso con violazione delle norme del presente codice, il giudice puo' disporre altresì la sanzione amministrativa accessoria del lavoro di pubblica utilita' consistente nella prestazione di attivita' non retribuita in favore della collettivita' da svolgere presso lo Stato, le regioni, le province, i comuni o presso enti o organizzazioni di assistenza sociale e di volontariato. 2. Il lavoro di pubblica utilita' non puo' essere inferiore a un mese ne' superiore a sei mesi. In caso di recidiva, ai sensi dell'articolo 99, secondo comma, del codice penale, il lavoro di pubblica utilita' non puo' essere inferiore a tre mesi. 3. Le modalita' di svolgimento del lavoro di pubblica utilita' sono determinate dal Ministro della giustizia con proprio decreto d'intesa con la Conferenza unificata di cui all'articolo 8 del decreto legislativo 28 agosto 1997, n. 281. 4. L'attivita' e' svolta nell'ambito della provincia in cui risiede il condannato e comporta la prestazione di non piu' di sei ore di lavoro settimanale da svolgere con modalita' e tempi che non pregiudichino le esigenze di lavoro, di studio, di famiglia e di salute del condannato. Tuttavia, se il condannato lo richiede, il giudice puo' ammetterlo a svolgere il lavoro di pubblica utilita' per un tempo superiore alle sei ore settimanali. 5. La durata giornaliera della prestazione non puo' comunque oltrepassare le otto ore. 6. In caso di violazione degli obblighi di cui al presente articolo si applicano le disposizioni di cui all'articolo 56 del decreto legislativo 28 agosto 2000, n. 274".

Successivamente, con il **D.L. 92/2008**, convertito con L. 125/2008, il Legislatore ha nuovamente e profondamente modificato il regime sanzionatorio dei reati colposi di omicidio e lesioni, commessi con violazione delle norme sulla disciplina stradale, previsti agli artt. 589 e 590 c.p., nonché delle contravvenzioni di guida in stato di ebbrezza e in stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti, previste agli artt. 186 e 187 CdS.

Il motivo ispiratore di fondo, che certo non costituiva una novità, era ancora una volta rappresentato da un drastico inasprimento della risposta punitiva per lo più rappresentata sempre e comunque dal carcere, sul presupposto che a pene più severe corrispondesse automaticamente una maggiore efficacia deterrente e con lo scopo di fornire una pronta risposta alla pretesa preoccupazione dell'opinione pubblica a fronte del dilagare del fenomeno delle morti e delle lesioni causate dalla circolazione stradale. Con il D.L. 92/2008 è stato anzitutto elevato il limite massimo di pena, previsto dall'art. 589, comma 2, c.p., per l'omicidio colposo aggravato commesso con violazione delle norme sulla circolazione stradale, portandolo da 5 a 7 anni di reclusione. Un deciso ritocco al rialzo è stato poi operato in riferimento al limite massimo di pena – portato da 12 a 15 anni di reclusione – per il caso di morte di più persone ovvero di morte di una o più persone e di lesioni di una o più persone, previsto dall'ultimo comma dell'art. 589 c.p. Viceversa, la pena per il reato base, non circostanziato, prevista dall'art. 589, comma 1, c.p., così come quella per il delitto di lesioni colpose, prevista dall'art. 590, comma 1, c.p., è rimasta immutata.

Non di mera facciata sono stati, inoltre, gli aumenti di pena previsti in relazione ad una inedita circostanza aggravante ad effetto speciale aggiunta sia al reato (aggravato) di omicidio colposo sia al reato (aggravato) di lesioni colpose, con l'introduzione di un nuovo comma 3 nell'art. 589 c.p. ed un ampliamento del comma 3 dell'art. 590 c.p. Precisamente, l'aggravante si applica a chi commetta il fatto (di omicidio o lesioni colpose gravi o gravissime, con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale) da: 1) soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'art. 186, comma 2, lett. c), CdS, ossia con un tasso alcolemico superiore alla soglia di 1,5 g/l; 2) soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. Le pene previste per queste ipotesi si sono distinte per inusitato rigore nel panorama dei reati colposi: da 3 a 10 anni per l'omicidio, da 6 mesi a 2 anni per le lesioni gravi e da 1 anno e 6 mesi a 4 anni per quelle gravissime, con scomparsa della pena pecuniaria alternativa.

Infine, la **L. 120/2010** ha modificato ulteriormente, ed in modo significativo, gli artt. 186 e 187 CdS, pur mantenendo l'impianto di base risultante dalla fondamentale riforma del 2007, ed ha aggiunto un ulteriore articolo, il 186 *bis* CdS, con previsione di un inedito illecito amministrativo in caso di guida con un tasso alcolemico anche inferiore alla soglia di 0,5 g/l per determinate

categorie di conducenti (minori di anni 21, neopatentati, autotrasportatori professionali e conducenti di veicoli con massa complessiva superiore a 3,5 tonnellate, autobus o autoarticolati).

Si tratta del quarto intervento riformatore messo in campo dal legislatore in questa materia nell'arco di quattro anni (2006-2010), quasi fosse indispensabile rincorrere pretese urgenze per scongiurare le stragi che ogni giorno si consumano sulle nostre strade, imputabili ad ubriachi e drogati al volante. La prima novità introdotta dalla novella consiste nella depenalizzazione della fattispecie meno grave del reato di guida in stato di ebbrezza meno grave, prevista dall'art. 186, comma 2, lett. a), CdS, per chi guidi un veicolo con tasso alcolemico accertato entro la soglia di 0,8 g/l ma con superamento della soglia di 0,5 g/l, trasformato in illecito amministrativo e punito con la sanzione amministrativa del pagamento di una somma di denaro, in tutto corrispondente alla precedente ammenda (da euro 500,00 ad euro 2.000,00), oltre che con la medesima sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente da 3 a 6 mesi. In tal modo il Legislatore ha riportato la soglia di rilevanza penale al tasso alcolemico di 0,8 g/l, come era prima del 2002, mentre la soglia di 0,5 g/l segna il confine tra fatto pienamente lecito e fatto illecito solo sul piano amministrativo, salvo che per le categorie di conducenti indicate nel nuovo art. 186 *bis* CdS, per le quali quest'ultima soglia di rilevanza è pari a zero. L'ipotesi sanzionatoria intermedia (tasso alcolemico compreso fra 0,8 g/l e 1,5 g/l) prevede l'ammenda da euro 800 a euro 3.200 e l'arresto fino a sei mesi e all'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da sei mesi ad un anno. Inoltre, la disciplina sanzionatoria delle contravvenzioni di guida in stato di grave ebbrezza (superiore a 1,5 g/l) e sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, previste dagli artt. 186, comma 2, lett. c), e 187 CdS, è stata modificata mediante un deciso aumento della pena dell'arresto nel limite edittale minimo, portato da 6 mesi ad un anno, nonché con la previsione di ammenda da euro 1.500,00 ad euro 6.000,00 (all'accertamento del reato consegue in ogni caso la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a due anni). Se il veicolo appartiene a persona estranea al reato, la durata della sospensione della patente di guida è raddoppiata. La patente di guida è sempre revocata, ai sensi del capo II, sezione II, del titolo VI, in caso di recidiva nel biennio. Con la sentenza di condanna ovvero di applicazione della pena su richiesta delle parti, anche se è stata applicata la sospensione condizionale della pena, è sempre disposta la confisca del veicolo con il quale è stato commesso il reato, salvo che il veicolo stesso appartenga a persona estranea al reato.

Infine, altro tratto qualificante della riforma del 2010 è la previsione, compiuta mediante l'inserimento del comma 9 *bis* nell'art. 186 CdS e del comma 8 *bis* nell'art. 187 CdS, della possibilità di sostituire le pene classiche dell'arresto e dell'ammenda con la pena del lavoro di pubblica utilità di cui all'art. 54, d.lgs. n. 274/2000, sul duplice presupposto che non ricorra

l'aggravante di cui al comma 2 *bis* (incidente stradale provocato) e che il condannato non ne abbia già usufruito: si è cioè nuovamente evidenziata la consapevolezza che la risposta dell'Ordinamento non può consistere solo nella Sanzione, ma anche nella Rieducazione.

Tuttavia constatiamo quotidianamente che i fatti più gravi di pirateria stradale sono in costante aumento, a dispetto di pene che, allo stato odierno della legislazione, sono ragguardevoli.

Riprendendo le riflessioni sviluppate nella prima parte del nostro intervento, ci troviamo certamente di fronte ad un fenomeno dai tratti sotto culturali²²: la pirateria stradale esprime un forte connotato di antisocialità (sino a rasentare il disturbo di personalità di questo tipo) l'adesione a gruppi di devianza connotati dalla grave sottovalutazione del valore della vita e della criminalità stradale in genere, l'incoscienza per la pubblica incolumità e la salute della comunità civile.

Inoltre ciò può conseguire al problema specifico dei meccanismi giudiziari, che nell'Ordinamento nazionale non brillano certo per rapidità, tempestività e certezza nell'effettiva irrogazione ed espiatione della pena: in tal senso le doglianze delle Associazioni per la Tutela della Vittime della Strada hanno invero un significativo fondamento.

Ma deriva anche da una incompletezza dell'approccio normativo al problema della sicurezza stradale, che non può realizzarsi solo attraverso la dinamica sanzione-rieducazione, ma deve conoscere una fase preventiva estremamente rigorosa, che determini una serie di **strumenti di incapacitazione selettiva, quali perni essenziali di una politica legislativa di prevenzione e deterrenza**.

Secondo un approccio preventivo, bisogna maturare la consapevolezza che la patente di guida **non è un diritto incondizionato**, magari espressione di una libertà di movimento costituzionalmente tutelata, ma una vera e propria abilitazione/autorizzazione che l'Ordinamento rilascia a chi offre determinate caratteristiche di idoneità psico-fisica e se queste caratteristiche non sussistono, la patente non va concessa o va revocata finché le caratteristiche medesime non si atualizzano: se ciò non avviene la patente non potrà essere mai rilasciata.

Pensiamo alla ricaduta di un tale approccio con riferimento al fenomeno della guida in stato di ebbrezza o a quello, ancora più grave ma inopportuno dimenticato (forse per le più complesse metodiche di accertamento) della guida sotto l'influsso di sostanze stupefacenti²³: con il nuovo approccio, si supererebbe il limite all'accertamento ematico posto dalle garanzie dovute nel processo penale, che pur rimarrebbe come strumento fondamentale di deterrenza generale e di rieducazione retributiva, perché si colpirebbe comunque il problema con strumenti amministrativi.

²² Cfr. RIPONTI D., "Criminalità colposa e circolazione stradale: l'effettività della sanzione tra applicazione e aumenti di pena", in *Rassegna dell'Arma dei Carabinieri*, 2002, n° 2, p.25 ss.

²³ Riponti D., "Profili Giuridici e Criminologici della Criminalità Stradale - La guida in stato di alterazione alcolica o da stupefacenti", in *Rassegna dell'Arma dei Carabinieri*, 2005, p.73 ss.

Si faciliterebbe l'acquisizione culturale da parte dei conduttori di mezzi mobili del dovere di dimostrare in ogni momento di essere portatori attuali ed effettivi della capacità fisica e psicologica alla guida, di "star bene" nel senso d'esser idonei alla conduzione di un veicolo, facendo salva la possibilità di modulare sanzioni amministrative e sanzioni eventualmente anche penali, indispensabili nella loro severità in relazione alla causazione di lesioni personali/omicidio, con il più semplice ricorso ad un sistema progressivo di aggravanti specifiche, che preveda anche le ipotesi di omicidi sotto l'influsso di alcol e stupefacenti, e che sanzioni con esemplare rigore i casi più gravi, superando così la problematicità della fattispecie di omicidio stradale, in relazione alla quale sono stati proposti diversi disegni di legge, che hanno suscitato plauso sotto il profilo delle finalità ma ampie riserve di natura tecnica, evidenziate anche di recente anche dalla Guardasigilli nel corso di una audizione parlamentare, in relazione all'elemento psicologico e al pericolo che una tale norma possa addirittura essere interpretata in termini sfavorevoli alle vittime della strada.

Deve formarsi un ampio e diffuso convincimento nella società civile per cui la tutela della salute e dell'incolumità esigono che chi si pone alla guida non sia intossicato da farmaci o droghe, non denoti disturbi mentali tali da incidere sull'idoneità alla guida, abbia una efficienza fisica e mentale che consenta di gestire l'attività complessa di conduzione di un veicolo in termini di efficienza e sicurezza per sé o gli altri, per esempio con riferimento a soggetti di età particolarmente avanzata. Diversamente, la patente non può essere attribuita al soggetto e se in precedenza concessa, deve essere ritirata, non come giudizio di disvalore sulla persona ma solo come valutazione di inidoneità, cui deve conseguire la revoca del provvedimento di autorizzazione ricognitiva (Giannini) o di abilitazione, giacché «fra il diritto soggettivo e la possibilità del suo esercizio vi è qui il solo diaframma del necessario controllo tecnico della sussistenza delle condizioni volute dalla legge» (Sandulli).

Il codice della strada (d.lgv. n. 285/1992 e succ.modd.) prevede che la guida di autoveicoli sia subordinata al rilascio di questo atto di abilitazione non discrezionale, previo accertamento della idoneità alla guida e dei requisiti psicofisici connessi, imposto dalla legge a tutela dell'interesse pubblico alla sicurezza e alla incolumità delle persone: tale atto consiste nella patente di guida, rilasciata dal Prefetto della provincia di residenza, a seguito di un procedimento gestito in larga parte dall'Ufficio provinciale della Direzione generale della Motorizzazione Civile e dei Trasporti in concessione (m.c.t.c.). I requisiti presupposto per il rilascio hanno **natura tecnica**, e come tali devono essere accertati presso la m.c.t.c, a norma degli artt. 119 e 121 d.lgv. n. 285/1992; **psicofisica** (art. 119, 4° co.), tanto più impegnativi e rigorosi quanto più impegnativo e potenzialmente pericoloso è il tipo di veicolo per il quale si chiede l'abilitazione alla guida, da

verificarsi presso strutture sanitarie pubbliche; nonché **morale**, l'accertamento dei quali era devoluto al prefetto (art. 120), ma che oggi sono stati aboliti nella procedura di rilascio, mentre conservano rilievo ai fini della conservazione della patente ottenuta. Infatti la dichiarazione di delinquenza abituale, professionale o per tendenza, ovvero la sottoposizione a misure di sicurezza personali o a misure di prevenzione, come pure la condanna a pena detentiva non inferiore a tre anni costituiscono ancor oggi cause di *revoca* della patente ottenuta (art. 120 cit., come sostituito dall'art. 5 d.p.r. n. 575/ 1994).

Nel caso di portatori di handicaps o mutilazioni fisiche, o di ultrasessantacinquenni, la sussistenza dei requisiti fisici va accertata non dall'U.S.L. territorialmente competente o dai medici di base, bensì dalle Commissioni mediche locali costituite in ogni provincia presso le UU.SS.LL. del capoluogo (art. 119, 4° co.), eventualmente integrate da un medici specialisti in materia riabilitativa, in modo da valutare adeguatamente le possibilità di contemperamento fra il valore essenziale della sicurezza della circolazione e della salute ed incolumità pubbliche, con quello di cui è portatore il singolo disabile. Altrettanto e ancor più rigoroso dev'essere l'accertamento dell'insussistenza di intossicazioni alcoliche o farmacologiche: esistono oggi analisi ematiche e di altra natura in grado di determinare con certezza scientifica problematiche di questo tipo , anche in relazione all'uso di droghe, ed è assolutamente ineludibile che tali analisi divengano assolutamente obbligatorie in ogni fase di rilascio e conferma della patente, nonché a fronte di specifiche verifiche delle Forze di Polizia in caso di situazioni di criticità o incidenti stradali.

La patente di guida infatti implica necessariamente il costante possesso di requisiti psico-fisici non solo al momento del rilascio, ma anche per tutto il periodo di uso effettivo e in tal senso la legge prevede una efficacia di dieci anni, ridotta a cinque anni ove il soggetto cui la patente sia rilasciata o confermata abbia più di cinquanta anni, e a tre anni dopo il settantacinquesimo anno di età (art. 126). Il rinnovo della stessa presuppone un nuovo accertamento sanitario dal quale risulti il perdurante possesso di tali requisiti, e nel caso in cui gli accertamenti consentano di verificare il venir meno delle condizioni per la conferma della validità, i sanitari debbono darne avviso al competente ufficio per i provvedimenti di cui agli artt. 129, 2° co. e 130 nuovo c.d.s. : non è possibile concedere l'abilitazione a soggetti che presentino facoltà psicofisiche deteriorate, abbiano fatto uso di droghe , o abuso di alcool, ovvero assumano farmaci pericolosi per la sicurezza della condotta di guida , fattispecie anche quest'ultima di estrema diffusione e rilevante sottovalutazione.

E correlativamente appare necessario prevedere un presidio penale per l'ipotesi di guida senza patente per insussistenza dei requisiti di idoneità psicofisica in capo al conducente.

Questo impianto è di rilevanza fondamentale per la sicurezza della circolazione e la prevenzione della pirateria stradale e va valorizzato in termini effettivi, non considerato una mera congerie di norme burocratiche .

Alla luce del fatto che, a dispetto di ogni inasprimento, la pena in senso tradizionale ha fallito nel suo contrasto ai fatti più gravi di pirateria stradale, il ricorso a misure atte a prevenire la pericolosità sociale e a sanzioni rieducative (che tanto ingiustificato scalpore avevano creato all'entrata in vigore della legge 102/2006, ma sono state ribadite con l'ultima modifica inerente la fattispecie di guida in stato di ebbrezza) appare indispensabile.

E' ormai sotto gli occhi di tutti come la sicurezza stradale costituisca uno dei principali nodi da sciogliere da parte dei Governi dei Paesi a motorizzazione avanzata, molti dei quali da tempo annoverano nell'agenda delle priorità - dedicandovi notevoli investimenti - l'obiettivo di ridurre drasticamente il numero delle vittime e dei sinistri. Gli stessi Organismi Internazionali hanno indicato ed indicano obiettivi di riduzione degli incidenti e forniscono orientamenti sulle azioni prioritarie da intraprendere, al fine di guidare i singoli Stati verso la predisposizione di un impianto normativo equilibrato, che sappia coniugare le giuste esigenze di mobilità dei cittadini con la salvaguardia della vita umana e dell'ambiente e nello stesso tempo sia in grado di assicurare un sistema sanzionatorio equo e credibile in quanto effettivamente applicato.

Solo un' interazione reale tra i fattori PREVENZIONE- SANZIONE – RIEDUCAZIONE può generare effetti benefici e concreti per contrastare il complesso e drammatico problema delle Vittime della strada .