

DELIMITAZIONE DELLE INFRAZIONI STRADALI COME SETTORE DI INDAGINI DI NATURA CRIMINOLOGICA

Non è facile delimitare il campo delle anomalie di condotta ricadenti nell'ambito della circolazione stradale, che presentino aspetti interessanti ai fini di ricerche criminologiche più o meno comprensive. È certamente possibile progettare delle ricerche che abbiano per oggetto alcuni tipi di comportamento antisociale nel quadro delle violazioni delle norme del traffico, collegati fra loro da elementi comuni che presentino una certa significatività da un punto di vista sociologico o da un punto di vista antropologico, o meglio di criminologia clinica. Tuttavia, è necessario meditare attentamente se e quali tipi di infrazioni delle norme regolanti la circolazione possano essere utilmente raggruppati per una ricerca che abbia valore scientifico e miri a risultati pratici apprezzabili.

I delitti e le altre infrazioni in materia stradale sono di specie diverse: nel diritto penale italiano, sono configurati come delitti dolosi, delitti colposi e contravvenzioni. In una indagine criminologica non è il caso di fermarsi alle sole infrazioni previste dai testi legislativi che disciplinano specificamente la materia della circolazione stradale, perché il regime giuridico di una certa attività non è definito in maniera esclusiva soltanto dalle norme dettate dal legislatore in relazione ad essa, ma riceve la sua disciplina anche dalle altre norme che costituiscono l'ordinamento giuridico di un dato Stato in un certo momento storico.

Quando si parla di delitti dolosi, non basta riferirsi solo a quelli previsti dalle norme speciali sulla circolazione (in Italia, il Codice stradale), ma anche a quei delitti che trovano occasione nella circolazione stradale in genere. C'è tutto un settore, che si usa indicare con il nome di «pirateria della strada», nel quale vanno comprese diverse specie di comportamenti criminosi intenzionali: in particolar modo, l'omissione di soccorso a persone ferite, la caccia ad animali altrui con l'uso di veicoli, o addirittura le aggressioni alle persone attuate mediante investimento o mediante la frapposizione di ostacoli sul percorso di vetture. Non tutti gli atti di «pirateria» sono contemplati dalle norme speciali della circolazione, ma sono punibili ai sensi di altre disposizioni penali che tutelano la vita e l'incolumità individuale.

Così pure, i delitti colposi non sono previsti di regola dalle norme sulla circolazione stradale, ma dalle norme penali ordinarie. In Italia, pur essendo stati considerati con particolare gravità i delitti di omicidio e di lesioni colposi commessi mediante inosservanza degli obblighi inerenti alla circolazione, la comminatoria delle pene più gravi applicabili è stata apportata con nuove disposizioni modificatrici del Codice penale (Legge 21 maggio 1966, n. 296, che modifica gli art. 589 e 590 del Codice penale). D'altra parte, il concetto di colpa penale, insieme con quello di rapporto di causalità, non può essere configurato che in modo unitario e bisogna perciò far richiamo pur sempre alla normativa del Codice penale al riguardo.

Le contravvenzioni, invece, sono in massima parte prevedute dalle norme specifiche dettate in materia di circolazione stradale; ma alcune di esse possono essere accostate, da un punto di vista criminologico, ad altre contravvenzioni prevedute da leggi diverse. Ad esempio, l'uso ingiustificato di segnali acustici può essere avvicinato al reato di molestie e disturbo alla tranquillità delle persone; la guida in istato di ebrezza al reato di ubriachezza in luogo pubblico, e così via.

Inoltre, è ben possibile scorgere degli elementi comuni, soprattutto sotto il profilo delle dinamiche psicologiche che ne sono a fondamento, non solo reati previsti dalle norme regolanti la circolazione e reati previsti da altre norme penali, ma anche tra delitti dolosi e delitti colposi, tra delitti e contravvenzioni. In alcuni incidenti stradali, si nota che la colpa del conducente rivela un sostanziale disprezzo per l'incolumità altrui, come nel caso di talune manovre spericolate compiute in condizioni di estremo rischio per la presenza di più veicoli procedenti a velocità sostenuta. In altri incidenti, si nota che la condotta del conducente ha raggiunto certi limiti di rischiosità per il soddisfacimento di uno spirito di sopraffazione, come in taluni sorpassi effettuati con evidenti intenzioni agonistiche. Sotto il profilo psicologico, questi comportamenti sono correlati a tendenze antisociali analoghi a quelle che determinano alcuni delitti dolosi contro la persona.

Si possono cogliere altresì dei collegamenti tra alcune infrazioni considerate dalla legge in modo piuttosto lieve, e quindi punite con sanzioni di minima entità, ed alcuni delitti dolosi. Bisogna tener presente che alcune infrazioni sono quasi sempre intenzionali e non dipendenti da semplice negligenza: ad esempio, lo sconfinamento dalla linea di mezzzeria, il passaggio per una via sbarrata al traffico, l'eccesso di velocità in luoghi abitati, l'uso dei fari abbaglianti per maggiore comodità, la guida senza patente. In questi casi, la posizione psicologica del contravventore è di piena consapevolezza di un obbligo da osservare e di meditata determinazione di non obbedire ad esso.

Come si vede, esistono fin troppe possibilità da accostamento fra reati eterogenei ed il pericolo maggiore è quello di accomunare in una ricerca settoriale reati diversi senza una visione abbastanza chiara della utilità che lo studio complessivo può dare.

Pensiamo che occorra anzitutto sgomberare il campo dalla ricerca criminologica in materia di infrazioni stradali da alcune manifestazioni di criminalità che trovano occasione nella circolazione e nei suoi mezzi, ma non rappresentano violazioni tipiche della disciplina del traffico, imposta dalla legge, dalla morale e dal costume. Non bisogna dimenticare che l'aspetto fondamentale comune delle infrazioni stradali è la violazione delle regole che disciplinano l'uso delle strade e delle altre aree di pubblico transito, le quali rappresentano beni comuni, destinati al soddisfacimento di una importante esigenza dei singoli e della collettività, qual è la libera circolazione a piedi o con veicoli di ogni genere. Riteniamo che, sia dal punto di vista giuridico sia da quello criminologico, l'elemento unitario delle infrazioni stradali consista nell'abuso nel godimento di quei beni comuni che sono le strade: abuso che si risolve nel turbamento del godimento da parte di altri, con la creazione di situazioni di pericolo o di ingombri al movimento delle persone o dei veicoli.

Crediamo opportuno, perciò, escludere in partenza le risse e le aggressioni causate da episodi della circolazione. La leggenda ci ricorda un episodio di sangue, originato da un incidente sulla strada: l'uccisione di Laio, re di Tebe, da parte di Edipo, risentito perché Laio passando con il suo cocchio, aveva messo a repentaglio la vita sua e di un suo servo; la cronaca moderna è piena di avvenimenti consimili, soprattutto di liti sanguinose provocate da un sorpasso o da una collisione fra veicoli. In realtà, gli incidenti del traffico si presentano in questi casi come delle circostanze esteriori del fatto, le quali hanno fornito semplicemente dei fattori scatenanti all'aggressività dei soggetti.

Del pari, opiniamo che siano da escludere i furti di autovetture e di altri veicoli, i quali differiscono da altre specie di furti semplicemente per l'oggetto. È evidente che il furto di veicoli a motore si è sostituito oggi al furto di animali da trasporto perché nell'attuale economia abbondano i primi e vanno diminuendo sempre più i secondi. Né si dica che parecchi furti di automobili sono oggi connessi non a finalità di lucro, ma ad altri interessi, come la volontà di potenza ed il desiderio di ben figurare agli occhi di persone dell'altro sesso; poiché simili motivazioni sono riscontrabili anche in furti che non hanno per oggetto automezzi o altri veicoli, ad esempio nei furti commessi per bravata o per diletto nei grandi magazzini.

Così pure, ed a maggior ragione, reputiamo che bisogna escludere le contraffazioni di patenti, di targhe e di altri documenti di circola-

zione, come le alterazioni di numeri di motori, di telai e di altri pezzi di autoveicoli. Si tratta di falsificazioni le quali differiscono dalle altre soltanto per l'oggetto su cui ricadono.

Pensiamo invece che non possano essere tenuti da parte, in una indagine criminologica riguardante le infrazioni stradali, quei delitti colposi che sono commessi con violazioni delle norme della circolazione, anche se si tratta di norme non codificate. Nella legislazione italiana, è difficile separare i delitti colposi avvenuti in fatti di circolazione, poiché il nostro Codice stradale prevede, fra gli altri, l'obbligo di «comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione» (art. 101). Così dovrebbe essere per tutti i paesi aderenti alla Convenzione di Ginevra 19 settembre 1949, che nell'art. 7 detta una disposizione analoga. Ma anche dove vigono altre legislazioni, dovrebbe essere evidente la necessità del collegamento tra le infrazioni alle norme specifiche del traffico e i delitti colposi commessi in occasione del traffico per negligenza dei doveri generici imposti dalla regole tecniche di guida e dalle consuetudini vigenti in materia di rapporti fra gli utenti della strada.

Comunque, esprimiamo la ferma opinione che una ricerca criminologica in questa materia debba essere progettata in modo da comprendere solo quelle infrazioni e tutte quelle infrazioni che possano dare delle indicazioni significative. Una ricerca fruttuosa deve tener conto soprattutto di cogliere degli elementi diagnostici interessanti, individuando i fattori comuni che condizionano alcune condotte criminose e determinando, nei limiti del possibile, il «peso» che essi possono avere nella determinazione di tali condotte. Quindi, il raggruppamento delle infrazioni deve essere compiuto in modo da identificare dei fattori comuni la cui presenza si presenti probabile in via di ipotesi.

Inoltre, una ricerca criminologica praticamente utile non può fare a meno di stabilire se e fino a qual punto le misure repressive attualmente in uso valgano a combattere l'efficienza di quei fattori, sì da evitare almeno il recidivismo in infrazioni del medesimo genere. Essa potrebbe essere ancor più utile, se riuscisse a dare suggerimenti per l'adozione di altre misure atte a neutralizzare meglio i fattori specifici di quei comportamenti antisociali che sboccano nelle infrazioni stradali.