

Alatri, 5 maggio 2018

Buongiorno. Sono Simonetta Piezzo, presidente della Onlus Marco Pietrobono

Grazie a tutti gli intervenuti, per il loro apporto alla discussione odierna e benvenuti ai rappresentanti dei comuni francesi presenti oggi.

Non credo di poter essere smentita, se mi sento di affermare in questa sede che, senza la partecipazione attiva e la mobilitazione delle varie Associazioni che riuniscono i famigliari delle vittime della strada, la legge 41 del 2016 sull'omicidio stradale non avrebbe visto la luce e non sarebbe stata approvata.

Il percorso, infatti, si è rivelato lungo e irto di ostacoli. Due anni ci sono voluti per l'approvazione della legge ed il testo finale non ha comunque recepito tutte le richieste delle Associazioni, in particolare per quanto riguarda, ad esempio, l'istituto dell'ergastolo della patente. Alcuni commentatori ritengono questa legge frutto di una politica demagogica. Credo, invece, si sia trattato di una risposta politica adeguata alla domanda di giustizia che proveniva dai cittadini, perché la ragion d'essere della nuova legge è consistita nel fornire una soluzione normativa alle associazioni dei familiari delle vittime della strada ed all'opinione pubblica, che lamentavano una vera e propria lacuna normativa, chiedendo la predisposizione di un autonomo reato di omicidio stradale, in considerazione della sostanziale ineffettività della pena prevista per l'omicidio colposo, come era prima.

Negli anni precedenti ci si era spesso trovati di fronte a vittime della strada, morti e feriti, che di fatto non ricevevano giustizia. Fino agli anni 2000, quando ancora non vi era stata una forte sensibilizzazione civile e mediatica sul tema delle morti sulla strada, questo tragico fenomeno veniva affrontato prevalentemente sul piano delle regole di comportamento della circolazione stradale. In seguito, la risonanza mediatica delle morti sulla strada e la diffusione del tragico fenomeno, soprattutto tra i giovani, avevano determinato l'insoddisfazione e l'insofferenza dell'opinione pubblica, con riferimento al trattamento sanzionatorio previsto per l'omicidio colposo considerato troppo mite, quantomeno nel minimo della pena. In via generale, il problema della scarsa incisività della sanzione penale era ricondotto alla circostanza che l'applicazione dell'omicidio colposo aggravato dalla violazione delle regole del codice della strada, presentava un minimo di pena troppo basso, vale a dire due anni di reclusione che, il più delle volte, si trasformava nella commutazione della pena detentiva in sanzione pecuniaria o in altra sanzione alternativa (o si applicava comunque la sospensione condizionale della pena). A ciò si aggiunga una serie di istituti processuali che determinavano un livellamento verso il basso delle pene applicate ed il frequente riconoscimento delle attenuanti generiche, che rendevano di fatto irrilevante la pena comminata, con conseguente scarcerazione del colpevole.

Tale situazione ha suscitato, quindi, sempre di più ed in misura via via crescente l'indignazione dell'opinione pubblica e delle Associazioni, culminate in diverse manifestazioni pubbliche in varie città italiane, che alla fine hanno trovato appoggio nelle forze politiche. Dicevamo prima del percorso

accidentato della legge, durante il quale diverse sono state le audizioni parlamentari cui le Associazioni stesse hanno partecipato e molte le iniziative in appoggio alla legge: raccolte di firme sui social e sui media, lettere aperte ai parlamentari, incontri e dibattiti pubblici, sit in davanti alle sedi parlamentari, mobilitazioni pubbliche nel corso di incontri con il Pontefice.

A due anni di distanza dall'approvazione è possibile fare un bilancio. Le morti sulla strada purtroppo non sono diminuite e per quanto la legge funzioni dal punto di vista dell'applicazione delle sanzioni, decisamente più severe, è il momento di fare un passo in avanti, focalizzando, quindi, la questione sul piano della prevenzione, attraverso la diffusione di buone pratiche e promuovendo nuove tecnologie al servizio della sicurezza stradale.

Se è vero che la legge 41/2016 contiene prevalentemente una finalità repressiva nei confronti di chi ha violato diverse disposizioni in materia di circolazione stradale, anche sotto effetto di alcol o di sostanze stupefacenti, da cui sia derivata la morte o le lesioni di una persona, è però mancata una corrispondente strategia preventiva rispetto al fenomeno che si intende debellare.

Da questo punto di vista, la legge sull'omicidio stradale non ha sortito gli effetti sperati e in Italia continuano ad aumentare le vittime degli incidenti. Il Secolo XIX lo scriveva il 22 gennaio 2018, sottolineando che questo dicono **i dati che si riferiscono al 2017** e quelli dei **primi giorni del 2018**, in cui le vittime della strada sono aumentate del 20 per cento.

Eppure, dopo l'approvazione della legge sull'omicidio stradale, i numeri erano sembrati in calo per qualche mese. L'effetto deterrente si è però esaurito presto, anche se le condanne fioccano: non più i pochi mesi degli omicidi colposi del passato, ma pene di sette e anche dieci anni. Ricorsi o non ricorsi, in galera ci si finisce davvero. Se le nuove norme hanno finalmente ristabilito una proporzione tra il danno e la punizione, non sembrano aver suggerito comportamenti più prudenti al volante, passata la prima fase del grande impatto mediatico.

Inoltre, le leggi e le norme già esistenti sembrano impantanarsi. È il caso delle sanzioni drastiche a chi usa il telefonino o dell'annullamento di quelle a carico di chi viene "beccato" dall'autovelox. I dati della polizia stradale sono impressionanti: nelle prime settimane del 2018 l'incremento dei morti negli incidenti stradali è stato del 20 per cento in più rispetto all'anno precedente. Cifre che seguono i dati della fine del 2017. Ancora un incremento delle vittime. Del 2,2 per cento in più negli incidenti rilevati dalla stessa Stradale e dai Carabinieri. Ma le proiezioni realizzate dall'Istat vedono addirittura un più 7,7 nella totalità dei sinistri avvenuti sulle strade italiane.

**Troppe distrazioni.** Dati che portano ad individuare nella sicurezza stradale un tema fondamentale: siamo convinti che il pericolo vero sia la distrazione determinata dalla tecnologia, dai telefonini e dagli smartphone..

Non è questo però l'unico problema.

**E' Calato il silenzio.** Dopo la legge, non è arrivato più nulla. Stop alla proposta, che pure era stata messa in campo, della sospensione della patente alla prima volta che ci veniva beccati con il cellulare in mano. Il nuovo codice della strada, con molte prescrizioni sulla sicurezza, si è impantanato sulla strada tra Camera e Senato. C'è stato il tentativo di inserirlo nella legge di Bilancio, ma è arrivato lo stop: materia incongruente.

**Camion troppo vecchi.** Altro tema forte. I veicoli commerciali e i camion, in Italia, hanno l'età media più alta d'Europa: 13,2 anni rispetto agli 11,7 anni dei paesi dell'Unione. È il risultato dell'inchiesta del centro ricerche Continental Autocarro su dati di Acea, l'associazione delle case automobilistiche europee. Dopo 10 anni un mezzo pesante inizia a evidenziare problemi di usura, di stress, di efficienza. È un problema ulteriore, ora che tutti gli indicatori segnano un aumento importante del traffico soprattutto sulle autostrade: dato, questo, positivo almeno per la nostra economia dopo gli anni della crisi. Secondo i dati elaborati da Aiscat, l'associazione delle concessionarie delle autostrade, nei primi nove mesi del 2017, il traffico pesante è aumentato del 3,5 per cento rispetto allo stesso periodo del 2016. La lunghissima crisi ha messo in ginocchio il meccanismo dei controlli, per meri problemi di spesa e di risparmio, con le pattuglie in circolazione calate almeno del 20 per cento in 10 anni.

**Guerra ai controlli.** Altra partita. È quella che l'Asaps, l'Associazione sostenitori amici polizia stradale, indica come «un attacco generalizzato contro tutti i mezzi di controllo della velocità». Qualche esempio. Un giudice di pace ha annullato la contravvenzione nei confronti di un automobilista che percorreva una strada di campagna a 143 chilometri allora: il cartello che deve avvertire della presenza dell'autovelox non era stato posizionato correttamente. «Ci sono già tre sentenze - spiega ancora Giordano Biserni, Presidente dell'Asaps - in cui è stato deciso, in base a una interpretazione davvero originale della legge, che la tolleranza prevista per il tutor dev'essere del 15 e non del 5 per cento. Risultato: dove il limite è a 130, c'è il via libera per andare a 150».

La sfida presente e futura delle Associazioni, quindi, è ora questa: puntare sulla prevenzione e continuare a mobilitarsi per questo.

Su tale aspetto la Marco Pietrobono Onlus vanta ormai una esperienza pluriennale, poiché una delle sue finalità principali è costituita proprio dal progetto "sicurezza stradale e legalità". Grazie alla collaborazione delle forze dell'ordine e delle polizie locali, da diversi anni l'Associazione effettua corsi di sicurezza stradale nelle scuole medie di primo e di secondo grado, con l'obiettivo di sensibilizzare i giovani, anche attraverso la testimonianza diretta di famigliari di vittime della strada e di indurli a comportamenti responsabili e coscienti nella guida di auto e motoveicoli, per evitare che si mettano al volante dopo l'uso di alcool e droghe o che usino lo smartphone quando sono al volante: in sintesi

siano consapevoli delle conseguenze che un solo attimo di distrazione alla guida può comportare per loro stessi e per gli altri.

Questo è un esempio di buona pratica, che, speriamo, darà i suoi frutti. Anche il convegno di oggi è rivolto a questo obiettivo.

Prevenzione a tutto campo, quindi, e non solo punizione.

Questa la lezione odierna.

Auspichiamo che il nuovo Governo voglia mettere in atto una politica attiva di prevenzione effettiva e che anche la magistratura faccia la sua parte.