

Pirateria della strada: un'analisi criminologica

Andrea Piselli*

Riassunto

L'articolo innanzi tutto evidenzia, dal punto di vista criminologico, la differenza tra crimine di strada e criminalità della strada (o stradale) passando poi all'esame di una casistica relativa alla criminalità stradale a partire dall'esperienza operativa.

Successivamente, l'autore analizza le circostanze in cui scaturisce la fattispecie della pirateria stradale dedicando particolare attenzione alle vittime.

Infine, nell'articolo vengono evidenziati gli elementi di successo ottenuti nella repressione al fenomeno della pirateria stradale.

Résumé

Cet article met en évidence la différence entre les crimes de la rue (*street crimes*) et les crimes routiers d'un point de vue criminologique. Après quoi, il examine quelques cas d'accidents de la route du point de vue de l'expérience sur le terrain.

Par la suite, l'auteur analyse certaines circonstances qui conduisent aux crimes routiers en accordant une attention particulière aux victimes.

Enfin, il expose différents exemples de réussite de la répression du phénomène des crimes routiers.

Abstract

This article highlights the difference between street crime and road crime from a criminological point of view. Afterwards it examines a series of road accidents based on an operational experience.

Subsequently, the author analyses some circumstances which lead to road piracy crimes, paying particular attention to victims.

Finally, it emphasizes examples of successful elements in fighting road piracy.

* Commissario, Unità Operativa Complessa Sicurezza Stradale, Polizia Municipale, Modena.

1. Introduzione.

*Ὁμώνυμα λέγεται ὡν ὄνομα μόνον κοινόν, ὁ δὲ κατὰ τὸ ὄνομα λόγος τῆς οὐσίας ἕτερος [...] συνώνυμα δὲ λέγεται ὡν τὸ τε ὄνομα κοινόν καὶ ὁ κατὰ τὸ ὄνομα λόγος τῆς οὐσίας ὁ αὐτός*¹

Dal primo esordio dell'intero suo *corpus* il “maestro di coloro che sanno” pone alla base del metodo scientifico il concetto di definizione e il contrasto all'equivocità semantica del linguaggio, ciò che costituirà il punto di partenza della sua costruzione logica e ontologica della conoscenza². Per una curiosa evenienza il primo scopo che dobbiamo proporci è precisamente un esercizio di questo genere in quanto una serie di vicende storiche ha portato all'inserimento nel lessico della criminologia di due locuzioni molto simili che devono essere precisamente analizzate:

- Crimine di strada
- Criminalità della strada (o stradale).

La prima locuzione, traduzione dall'inglese *street crime*, ha una valenza marcatamente sociologica, e un'importanza assoluta nella qualificazione di fenomeni di grande rilievo afferenti la percezione della sicurezza, il concetto di sicurezza urbana ecc.³ ma tecnicamente non individua in modo preciso delle fattispecie, e in un certo senso è

¹ Aristotele, *Categorie*, 1, 1a1 ss.: “Si dicono omonime le cose delle quali soltanto il nome è comune, ma la definizione corrispondente al nome è diversa [...] si dicono sinonime le cose delle quali il nome è comune e la definizione corrispondente al nome è la medesima” (trad. ital. di Marcello Zanatta, 1989).

² Le *Categorie* sono considerate la prima opera del *corpus* aristotelico nella *editio princeps* di Bekker del 1831, riferimento universale per il sistema di citazione. Questa rispecchia sostanzialmente l'ordinamento classico fissato da Andronico di Rodi nel I secolo a.C.

³ Impossibile fare rinvii esaurienti a questo sterminato argomento. A titolo di esempio sintesi molto rapide in: Ciappi S., Panseri C., “Sicurezza, criminalità e vittimizzazione”, in Strano M. (a cura di), *Manuale di criminologia clinica*, SEE, Firenze, 2003.

fuorviante. Ad esempio, ricadono nella nozione di “crimine di strada” condotte alquanto eterogenee, legate allo spaccio di stupefacenti, alla prostituzione, al vandalismo, ai reati contro il patrimonio, che hanno struttura affatto diversa tra loro e sono sinteticamente legate dall'essere (prevalentemente) condotte nello spazio collettivo simbolicamente rappresentato dalla “strada”, e dall'essere agite da soggetti devianti (ipoteticamente) affini tra loro quando non sovrapponibili. Una prova dell'imprecisione terminologica si evince dal fatto che nella medesima nozione ricadono fenomeni quali il furto in casa o il taccheggio nei negozi, che non hanno in realtà come teatro operativo la strada. Sicché occorre sottolineare questo aspetto del concetto di “crimine di strada”, ossia che esso è una costruzione culturale molto utile come variabile di una funzione che ha per co-dominio un altro oggetto di studio, ossia il fenomeno psicologico della percezione della sicurezza. Consiste peraltro in un termine equivoco che può essere connotato per lo più in maniera negativa, ossia contrapponendolo ad altre macrocategorie concettuali più oggettivamente definite. Così il “crimine della strada” è diverso dalla “criminalità organizzata”, che ha elementi di individuazione molto forti, come pure è diverso dal “crimine dei colletti bianchi”, esso pure più certamente qualificabile. Dal punto di vista del contenuto “crimine di strada” è una sorta di categoria residuale, ma molto ampia e interessante.

Viceversa “criminalità della strada” è una locuzione molto più precisa semanticamente e può essere collegata alla nozione dei crimini (in senso più o meno esteso) direttamente afferenti la circolazione stradale o a questa collegati

strettamente. Su questo tipo di criminalità e in particolare sulle dinamiche di un suo sottoinsieme concentreremo l'analisi successiva. Tuttavia, al fine di completare l'inquadramento preliminare, dobbiamo ora porre in relazione i due concetti che abbiamo distinto e confrontarli. In che relazione sta la criminalità stradale, nozione che abbiamo definito con sufficiente precisione, con il crimine di strada, macrocategoria concepita con differenti metodi e propositi? Prendendo come punto di partenza il procedimento per sottrazione al quale abbiamo accennato prima, certamente la criminalità stradale è affine al concetto di *street crime* in quanto non presenta caratteri di individuazione decisivi, raccoglie (come vedremo) condotte anche eterogenee e queste in vari punti sono abbastanza simili a condotte devianti comunemente associate al crimine di strada in generale. Si pensi ad esempio alla guida sotto l'effetto di alcool/stupefacenti (tipico caso di criminalità stradale) in correlazione ai fenomeni di tossicodipendenza ed etilismo (tipiche forme devianti ricadenti nella nozione di crimine di strada). Meno evidente appare il collegamento se si considera come punto di partenza il motivo sociologico dal quale nasce la nozione di crimine di strada, ossia il fenomeno della percezione della sicurezza e il sentimento di insicurezza esistenziale e diffusa. Fino a che punto incide l'insieme dei fenomeni di criminalità stradale nella genesi di questo sentimento? Semplificando in modo rozzo si potrebbe dire che la gran parte dei fatti di criminalità stradale, essendo correlati almeno parzialmente a condotte colpose, sono ascrivibili attraverso una euristica di semplificazione a "incidenti", e di qui trattati cognitivamente con criteri diversi rispetto ai fatti

di criminalità diffusa (il *core* del crimine di strada), che sono invece manifestazioni più o meno esplicite di "cattiveria"⁴. Di qui la possibile separazione dei due temi e dei rispettivi campi di azione, che possono essere semplificati in una rappresentazione allegorica: una persona qualunque che viva in un paese molto piccolo dove non vi siano grandi arterie di traffico e circolino poche auto probabilmente non avrà grande timore della criminalità stradale e tuttavia sarà assai verosimilmente guardingo verso zingari e drogati, ammesso che ne abbia mai visto uno, con ciò contraddicendo ogni ragionevole previsione sui rischi che più concretamente corre la sua sicurezza personale. Ma contro questa semplificazione bisogna rievocare le considerazioni più moderne relativamente al concetto di "insicurezza", cui abbiamo appena accennato, qualificando come "esistenziale" il sentimento di insicurezza che affligge le persone. A tale riguardo alcune mature riflessioni⁵ hanno rivisto la nozione di "insicurezza" estendendone la portata ben oltre la originaria dimensione della paura di essere vittimizzati da forme tradizionali di delinquenza. E questo aspetto verrà sviluppato nell'esame che terremo, verificando se possibile anche questo tipo di relazione.

2. Tipologia della criminalità stradale.

Una volta definita preliminarmente la nozione come sopra, possiamo procedere ad una raccolta della casistica relativa alla criminalità stradale a

⁴ Non intendiamo dilungarci sui meccanismi cognitivi delle euristiche, per una sintesi rinviamo a: Palmonari A., Cavazza N., Rubini M., *Psicologia sociale*, il Mulino, Bologna, 2002, pp. 27 ss.

⁵ Naturalmente esemplare al riguardo: Bauman Z., *In search of politics*, Blackwell, Cambridge, 1999 (trad. ital. di Giovanna Bettini, *La solitudine del cittadino globale*, Feltrinelli, Milano, 2000), *passim*.

partire dall'esperienza operativa, proponendo alcuni raggruppamenti per affinità, i quali si riveleranno utili nella successiva fase interpretativa. La criminalità stradale può dunque essere suddivisa in alcune famiglie di violazioni come segue:

1. reati colposi contro la persona, lesioni e omicidio, sanzionati dagli artt. 589, 590 C.P. come esito di gravi incidenti stradali;
2. reati contravventivi di pericolo, guida sotto l'effetto dell'alcol o di stupefacenti, sanzionati rispettivamente dagli artt. 186 e 187 N.C.d.S.;
3. violazioni di varia natura relative alla regolarità amministrativa della guida, comprendendo una quantità di aspetti quali le formalità di registrazione del veicolo (art. 94 sgg N.C.d.S.), la targatura (art. 100 N.C.d.S.), la revisione (art. 80 N.C.d.S.), la copertura assicurativa R.C.A. (art. 193 N.C.d.S.), il conseguimento della patente (art. 116 N.C.d.S.) e la sua regolarità in ordine a rinnovo (art. 126 N.C.d.S.) o sospensione/ritiro (artt. 216 e 218 N.C.d.S.). Essendo tutte queste condizioni dimostrate attraverso appositi documenti, a queste violazioni se ne aggiungono una quantità di altre connesse alla contraffazione dei suddetti documenti, in parte sanzionate dalle già citate norme, in parte dai reati di cui agli artt. 470, 482, 485, 489 C.P.;
4. violazioni amministrative relative alle norme di comportamento nella condotta del veicolo o alle sue caratteristiche tecniche, sanzionate da una quantità di articoli del codice della strada e della normativa stradale complementare;

5. delitti di pirateria della strada (art. 189 N.C.d.S.), gare clandestine di velocità (art. 9bis N.C.d.S.), truffe anche assicurative (artt. 640, 642 C.P.), furto, ricettazione e riciclaggio di veicoli (artt. 624, 625, 648, 648bis C.P.).

La suddivisione nelle cinque categorie proposta trova la sua *ratio* nella diversità di percezione che evidentemente tali violazioni suscitano. Le violazioni del punto 4 sono parte dell'ordinarietà quotidiana per gli utenti della strada e suscitano emozione solo nei casi più eclatanti (altissime velocità tenute, sorpassi azzardati, mancanze di precedenza pericolose). Quelle del punto 3 sono, in sostanza, quasi vicende personali dell'interessato e suscitano un modesto interesse nei terzi. Quelle del punto 1 sono di grande gravità, ma fatalmente collegate ad eventi accidentali. Quelle del punto 2 suscitano, almeno in una quota della popolazione, una qualche reazione di riprovazione o biasimo sociale, sebbene poi non del tutto uniformemente diffuso. Quelle del punto 5 sono senz'altro le violazioni che maggiormente suscitano riprovazione equanime, e incarnano alcune delle forme più odiose di antisocialità attualmente eseguite unanimemente.

Della violazione di pirateria intendiamo proseguire l'esame accuratamente, ma occorre tenere ben presenti anche le altre violazioni di criminalità stradale che abbiamo delineato e in ordine a queste dovremo soffermarci per alcuni approfondimenti.

3. Status Quaestionis della criminalità stradale.

È estremamente difficile svolgere un esame quantitativo della criminalità stradale, in quanto le circostanze di essa sono intimamente collegate a

variabili, quali il tasso di motorizzazione o addirittura l'oscillazione del costo del carburante, tali per cui una qualunque rappresentazione statistica disposta in serie storica dovrebbe necessariamente essere filtrata attraverso una quantità di parametri incidenti, dei quali forse alcuni neanche immaginabili, che la stessa avrebbe un dubbio valore scientifico⁶.

A titolo di esempio possiamo evidenziare quanto sia variato il parco veicoli immatricolati esistente nel nostro paese negli ultimi anni con una serie storica (vedasi figura n. 1), della quale possiamo apprezzare che ogni dato relativo a vicende stradali deve essere rapportato ad un bacino di riferimento che cresce del 1% e più ogni anno⁷.

È altresì ben noto il fatto per cui le modalità di raccolta dei dati in materia non hanno ancora raggiunto forme universalmente condivise né hanno l'apparenza di essere in procinto di riuscirvi. Al riguardo basti pensare al fatto per cui vi è un lasso di tempo piuttosto lungo fra l'avvio di un procedimento penale all'atto della denuncia operata dalle Forze dell'Ordine a carico di chicchessia e la definizione del procedimento stesso con l'ultimo grado di giudizio, talché laddove vi fosse un'apprezzabile discrasia tra quanto originariamente ipotizzato dai primi inquirenti e quanto definitivamente sancito dalla magistratura (come in effetti attualmente non di rado accade...) varrebbe la pena di chiedersi che senso abbiano tutte le raccolte di "dati"

periodicamente esibite da ogni tipo di ente. Questa osservazione apre inevitabilmente un'infinità di argomenti di studio che in questa circostanza non siamo assolutamente intenzionati a trattare e pertanto ci riportiamo all'unico aspetto rilevante attualmente, ossia la necessità di ponderare pesantemente la mole delle informazioni disponibili di natura quantitativa. Per fronteggiare questo limite intrinseco faremo quindi ricorso ad un'azione critica che trova le sue risorse nell'esperienza concreta. Torneremo quindi indietro di un passo rispetto all'informazione statistica cercando di trarre dall'empiria elementi utili a circostanziare al meglio l'informazione che tentiamo di costruire, con ciò evidentemente dovendo accettare il rischio di incappare in limiti di generalizzazione. Per trarre gli utili elementi sullo *status quaestionis* della criminalità stradale ripercorriamo dunque le categorie che abbiamo individuato nella precedente tipologia attribuendo loro, almeno sommariamente, i valori quantitativi che si possono dedurre dalle statistiche ufficiali (in sostanza, l'ISTAT) e da osservatori specializzati (su tutti l'ASAPS) sintetizzando la serie storica recente e commentandone le ragioni, ove possibile.

1. reati colposi contro la persona, in ambito statistico si traducono nel computo dei sinistri stradali con feriti o morti, che ufficialmente sono in calo con progressione storica positiva nell'ultimo decennio, sia per quanto concerne i valori assoluti sia per quanto concerne i valori sintetici mediante gli indici di mortalità e di gravità, pur'essi

⁶ Il problema era stato intravisto già da Kaiser, il quale tuttavia offre alcuni interessanti spunti su come temperare questa difficoltà, parte dei quali recepiremo tentando di adattarli alla situazione attuale: Kaiser G., *Kriminologie – Ein Einführung in die Grundlagen*, C.F. Muller, Heidelberg-Karlsruhe, 1979 (trad. ital. *Criminologia*, Giuffrè, Milano, 1985), pp. 369 ss.

⁷ Query eseguita il 18/10/2013 sulla pagina web I.Stat dove è possibile eseguire un'estrazione personalizzata delle informazioni ricercate.

in calo⁸. La serie storica raccolta dall'ISTAT può essere sintetizzata con un grafico⁹ (vedasi figura n.2).

Riguardo al problema già anticipato sulla raccolta dei dati possiamo utilizzare un termine di confronto, per quanto riguarda l'anno 2011, con quanto pubblicato da altro soggetto di riferimento del settore, l'IVASS, che riferisce di 2.672.715 sinistri stradali occorsi¹⁰. Considerando la possibilità di gestire con la procedura di indennizzo rapido (il famoso C.I.D.) anche i sinistri con piccole lesioni personali oltre che quelli con soli danni alle cose, è ovvio che la sproporzione addirittura tra ordini di grandezza esistente fra quanto censito da ISTAT, ossia quanto viene registrato dalle Forze dell'Ordine, e quanto contabilizzato da IVASS, ossia quanto viene registrato dalle imprese assicurative, porta a pensare che non vi siano reali elementi di rilievo per studiare scientificamente l'andamento delle lesioni colpose. Diverso il discorso per quanto concerne gli omicidi colposi, dove l'intervento delle Forze dell'Ordine è costante e conseguentemente la documentazione ISTAT può ritenersi completa, sicché è realmente apprezzabile un calo

tendenziale dell'indice di mortalità stradale, con un risparmio di vite umane dell'ordine di centinaia di unità.

Curiosamente al calo delle morti in strada non corrisponde un proporzionale calo di denunce per omicidio colposo, che rimangono piuttosto stabili (vedasi figura n. 3). Forse questa singolarità è sintomatica di qualcosa che verificheremo in seguito.

2. reati contravventivi di pericolo, la persecuzione di queste fattispecie è in costante aumento anche all'esito della disponibilità di migliori materiali tecnici per la detezione dei fenomeni nonché di precise scelte di indirizzo politico, concretizzatesi anche in specifiche campagne di contrasto quali la celeberrima "*Drugs on Street*" che da diversi anni vede un importante sforzo da parte di tutte le Forze dell'Ordine secondo piani di lungo corso e consistente nell'attivare operazioni di contrasto su larga scala. Purtroppo non sono disponibili dati ufficiali sull'andamento dei deferimenti eseguiti in questo ambito, pertanto non è possibile esporne sinteticamente gli andamenti¹¹.
3. violazioni di varia natura relative alla regolarità amministrativa della guida, benché la quantità assoluta di violazioni alle norme del codice della strada sia tendenzialmente in calo, anche in

⁸ A questa positiva notizia occorre sempre glossare il fatto che in essa non compaiono i sinistri con soli danni, e sarebbe suscettibile di aggravio in quanto le condizioni da ferito a morto possono precipitare in tempi maggiori rispetto a quelli del monitoraggio.

⁹ Query eseguita il 18/10/2013 sulla pagina web I.Stat.

¹⁰ I.V.A.S.S., *Ramo R.C. Autoveicoli terrestri. Distribuzione regionale e provinciale dei premi e dei sinistri anno 2011* (disponibile sul sito: www.ivass.it).

¹¹ I risultati di queste operazioni sono in ogni caso trasferiti al Dipartimento Politiche Antidroga presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, che periodicamente ne divulga rendiconto, disponibile sulla pagina www.drugsonstreet.it.

conseguenza della massiccia introduzione di dispositivi automatizzati di rilevamento dall'indiscutibile effetto deterrente (autovelox[®], tutor[®], fotored[®], varchi ZTL...), le conseguenze di rilievo scaturenti da importanti violazioni, quali le sospensioni di patente all'esito di una denuncia patita per reati di cui al precedente punto, sono in netto aumento, così come si è registrata, seppure in modo non sempre completamente dimostrato, una crescita delle violazioni afferenti le spese di esercizio nella tenuta del veicolo (mancanza di assicurazione, omessa revisione...) di fronte alle quali è stata sollevata anche l'interpretazione secondo cui esse corrispondono ad uno dei modi di adattamento al generale impoverimento diffuso nella popolazione, anche a seguito delle vicende economiche congiunturali che gravano sul paese ormai da diversi anni¹². Con il costante aumento della popolazione straniera immigrata cresce anche di pari passo la circolazione di

¹² Questo spunto è particolarmente attendibile per via della modalità di ricerca eseguita testando (senza procedere alle relative sanzioni) dei dispositivi di rilevamento automatizzato in modalità OCR applicati ai varchi di accesso alla ZTL di Roma Capitale nel corso della settimana dal 24 al 30 ottobre 2012. Da questo rilevamento occulto emerse che tra l'8 e il 10 % dei veicoli transanti erano privi di copertura RCA. La proiezione di questo esperimento su scala nazionale porterebbe a stimare in circa 4 milioni i veicoli (immatricolati in Italia) circolanti in tale condizione. Ulteriori stime correggono al rialzo la quota se si considera la difficoltà di controllo dei veicoli stranieri ecc. Al riguardo un resoconto dell'esperimento in: Di Santo D., "Un'auto su dieci senza assicurazione", in *Il Tempo*, 29/08/2013 (disponibile alla pagina: www.iltempo.it/roma-capitale/2013/08/29/un-auto-su-10-senza-assicurazione-1.1167178).

documenti falsi o l'assenza completa di essi.

4. violazioni amministrative relative alle norme di comportamento, come si è detto sopra esse sono tendenzialmente in calo per i motivi sopra citati.
5. gare clandestine di velocità, decisamente in calo, presumibilmente fenomeno quasi sradicato; truffe anche assicurative, fenomeno di ampia diffusione e difficile quantificazione anche perché spesso collegato alla commissione o simulazione di altri reati quali il furto dell'auto allo scopo di ottenerne il risarcimento¹³; furto, ricettazione e riciclaggio di veicoli, sono fenomeni di ampissima diffusione ma l'andamento generale vede un tendenziale calo, almeno per quanto emerge dalla statistica ufficiale, che si può evidenziare nella figura n. 4¹⁴.

Naturalmente il dato andrebbe ponderato considerando alcune forme delinquenziali di grande interesse e recente diffusione, quali la possibilità offerta dal ladro alla vittima di riscattare il proprio veicolo appena rubato (che prelude necessariamente, laddove l'offerta sia accolta, all'assenza di denuncia al riguardo) ma non è questa la sede per approfondire questo aspetto. I delitti di pirateria della strada sono in aumento costante, e ordine di grandezza difficilmente calcolabile in

¹³ Al riguardo, con i debiti collegamenti operativi: Chianca R., Fazzolari G., *Le frodi assicurative*, Sapignoli, Torriana, 2013, cap. 4.

¹⁴ Query eseguita il 18/10/2013 sulla pagina web I.Stat.

quanto questa fattispecie criminale non è attentamente monitorata nelle statistiche ufficiali. Esiste tuttavia, con efficienza crescente a partire dal 2008, un Osservatorio curato dall'Associazione A.S.A.P.S. che indaga il fenomeno in modo sistematico, e può costituire un valido strumento di stima. Per scelta metodologica l'Osservatorio considera solo i casi di pirateria "maggiore" ovvero i gravi sinistri che comportino importanti lesioni o morte delle vittime, cosicché sfuggono al calcolo tutti gli eventi relativi ai soli danni alle cose e alle lesioni minori, pertanto il fenomeno emergente dall'analisi deve comunque essere ritenuto in difetto rispetto alla realtà¹⁵. La costanza di metodo in ogni caso rende efficace l'elaborazione per quanto concerne le tendenze riscontrate, e i risultati possono essere riassunti nella figura n. 5¹⁶.

Il semplice confronto degli ordini di grandezza delle aree considerate consente di trarre alcuni elementi di rilievo. La circolazione stradale è un ambito tale per cui i problemi ad essa collegati non hanno semplice trattazione, sebbene il complesso delle misure adottate in senso preventivo e repressivo abbiano raccolto una quantità di risultati tali da ritenere che il

fenomeno in generale venga governato. In particolare la repressione di violazioni di condotta o di pericolo ha evidentemente ricaduta positiva sull'abbattimento della sinistrosità, o quantomeno sulla gravità di questa riscontrabile dal calo della mortalità, che è il primo obiettivo strategico. Sotto questo punto di vista, ossia riconoscendo una certa efficacia dell'azione preventiva e repressiva delle condotte di pericolo, deve essere esaminato il fenomeno della pirateria della strada, il quale per ordine di grandezze è in ogni caso da ricondurre a margine del macrofenomeno della criminalità stradale.

4. Etiologia della pirateria stradale.

Ci concentriamo ora sull'analisi delle circostanze in cui scaturisce la fattispecie della pirateria stradale. Non eseguiremo una trattazione sistematica di diritto in ordine alla previsione della legge¹⁷, bensì un esame criminologico, che toccherà diversi aspetti nel corso di vari paragrafi. Ai fini definitivi riassumiamo la nozione di "pirateria" come l'azione volontaria di fuga e omissione di soccorso ai feriti eventualmente presenti tenuta da colui che abbia almeno con-

del solo primo semestre, questo viene costruito virtualmente raddoppiando il provvisorio.

¹⁷ Per questo si rinvia a ottimi strumenti ben corredati di rassegne giurisprudenziali quali: Delvino F., Napolitano G., Piccioni F., *Nuovo codice della strada commentato. Annotato con la giurisprudenza*, Maggioli, Santarcangelo, 2011, pp. 1120 ss., Biagetti E., Protospataro G., "Comportamento in caso di incidente", in Protospataro G. (a cura di), *Codice della strada commentato*, Egaf, Forlì, 2008; Mescolini M., "Omissione di soccorso nella circolazione stradale", in Protospataro G. (a cura di), *Codice della strada commentato*, Egaf, Forlì, 2008.

¹⁵ Biserni G., Borselli L., *Annuario della sicurezza stradale 2010*, Sapi gnoli, Torriana, 2010, pag. 57.

¹⁶ Dati estrapolati dai rapporti annuali "Osservatorio Pirateria" pubblicati sulla pagina web www.asaps.it e per quanto concerne il 2013, essendo disponibile il dato

causato un sinistro stradale, senza ulteriori dettagli. In particolare, seguendo la ben nota scaletta delle W di anglosassone costume, ci occuperemo qui di fissare preliminarmente il perché (*why*) avviene il fenomeno della pirateria. Il presupposto ontologico di essa è l'accadimento di un sinistro stradale, in difetto del quale la fattispecie non può esistere. La qualità del sinistro, sia esso mortale, con feriti o con soli danni, apre la casistica dei crimini individuati al punto 1 della tipologia, ma ai fini dello scatenarsi del fatto di pirateria è irrilevante. Pertanto dobbiamo evidenziare, semplificando, che la causa primaria della pirateria è un evento accidentale come il sinistro stradale. Questo elemento tornerà di grande importanza in seguito, ma ora ne dobbiamo sottolineare l'aspetto saliente, ossia che un evento materiale, e non voluto, costituisce il presupposto di una condotta che invece è profondamente caratterizzata da una volontà malvagia. In questo contesto sembra ritrovarsi la causa materiale descritta da Aristotele: “*ἓνα μὲν οὖν τρόπον αἴτιον λέγεται τοῦ ἔξ ου γίγνεται τι ἐνυπάρχοντος*”¹⁸. Evidentemente, e a questo scopo è stato nuovamente evocato lo stagirita, tale forma di spiegazione è bensì necessaria ma nient'affatto sufficiente a spiegare il fenomeno in esame, ossia essa non risponde pienamente alla domanda “perché?”. Nella risalita delle cause dobbiamo allora percorrere un altro gradino e considerare se vi sia continuità o meno della catena causale, cioè possiamo risalire alle cause del sinistro stradale e alle cause ulteriori della pirateria, e dobbiamo verificare se queste coincidano o meno. Perché

¹⁸ Aristotele, *Fisica*, 2, 194b24 sgg.: “In un senso, dunque, si dice causa in senso primario ciò da cui una cosa si genera” (trad. ital. di Luigi Ruggiu, 1995).

dunque avvengono i sinistri stradali? Nella stragrande maggioranza dei casi essi avvengono inequivocabilmente come esito nefasto di violazioni che abbiamo già catalogato nella tipologia sopra delineata, essenzialmente per violazione delle norme di comportamento di cui al punto 4, ad esempio norme sulla precedenza, sulla velocità, sul sorpasso, sulla distanza di sicurezza, sul rispetto del semaforo ecc.. Evidentemente queste violazioni sono rispetto al sinistro cause efficienti “*η αρχη της μεταβολης*”¹⁹ di ben più soddisfacente portata esplicativa. Esse peraltro sono condotte quasi sempre sanzionate a livello amministrativo in modo piuttosto lieve, laddove il fatto della pirateria è invece più duramente punito. Sicché si propone un divario abbastanza significativo tra il rischio corso con una condotta leale e quello invece che scaturisce dalla pirateria, in piena violazione del dogma sulla deterrenza di beccariana memoria “*perché una pena ottenga il suo effetto, basta che il male della pena ecceda il bene che nasce dal delitto; e in questo eccesso di male dev'essere calcolata l'infallibilità della pena, e la perdita del bene che il delitto produrrebbe*”²⁰.

Di nuovo abbiamo individuato nella catena eziologica una causa (efficiente) accettabile ma apparentemente non sufficiente a spiegare la dinamica che ci interessa. Proseguendo dunque la nostra anabasi di causa in causa, tenendo ben presente la considerazione dello squilibrio fra il beneficio tratto e il rischio corso nell'azione di pirateria, dobbiamo ipotizzare che tale squilibrio possa essere revocato in dubbio, ossia tentare di calcolare le condizioni entro cui il criterio di

¹⁹ *Ibidem* 194b29: “il principio del mutamento”.

²⁰ Beccaria C., *Dei delitti e delle pene*, Coltellini, Livorno, 1764, 15.

scelta utilitaristico potrebbe avere senso. Cioè ipotizzare per quali ragioni affrontare lealmente le conseguenze di un incidente potrebbe risultare sconveniente rispetto ad affrontare i rischi connessi alla scelta della fuga. E in questo ambito dobbiamo per prima cosa escludere che incida nella scelta la gravità dell'incidente occorso. Infatti proprio la natura ben congegnata della norma incriminatrice dell'art. 189 N.C.d.S. prevede un importante beneficio verso coloro che, pur avendo cagionato un sinistro dall'esito gravissimo (presenza di morti o feriti), restino a disposizione delle autorità, vietando espressamente di agire nei loro confronti la misura pre-cautelare dell'arresto in flagranza, autentico spauracchio psico-sociale e via di accesso preferenziale al peggiore trattamento giuridico previsto dal nostro ordinamento. Tale misura peraltro è consentita nei confronti dei fuggitivi con estensione maggiore rispetto a quanto statuito in ordine a qualunque altro reato, mediante la previsione dell'estensione putativa dello stato di flagranza, cioè una sorta di flagranza differita. Il sistema normativo esprime dunque un metodo premiale verso la condotta leale e plus-afflittivo verso la fuga, eliminando conseguentemente dalla scelta razionale dell'attore l'evenienza che questa sia collegata agli esiti del sinistro già individuati nella tipologia al punto 1. Affinché resista quindi il paradigma utilitaristico che abbiamo accolto, occorre cercare altri elementi e a questo punto ci resta da esplorare la serie di condotte che nella tipologia abbiamo catalogato ai punti 2, 3 e 5. In effetti l'esame di queste condotte apre prospettive interessanti, e procediamo considerando le violazioni contravventive di guida sotto l'effetto di alcool/droga (ossia quelle di cui al punto 2). In

prima battuta è inutile soffermarsi sul fatto che tali violazioni ben si sposano con le dinamiche dell'infortunistica stradale in quanto l'intossicazione è notoriamente foriera di condotte imprudenti, sregolate e facilmente precipitanti in violazione di norme di comportamento e incapacità psicomotorie²¹. La sanzione per questo genere di violazione, e la consociata relativa al rifiuto opposto di sottoporsi ai relativi accertamenti diagnostici, è piuttosto severa e comporta due conseguenze giuridiche molto importanti: (1) l'avvio di procedimenti dai quali scaturisce la sospensione o revoca della patente di guida, e (2) la connotazione con speciale gravità dei reati colposi di omicidio o lesioni²². Da questa considerazione possiamo dunque estrarre un rapporto credibile di legame, in quanto colui che cagioni un grave sinistro stradale, essendo consapevole della propria condizione di intossicazione, facilmente può prefigurarsi una sorte molto dura e di molto peggiore rispetto al rischio che corre tentando di darsi alla fuga. Con ciò, nel pieno rispetto del paradigma utilitaristico,

²¹ È impossibile soffermarsi qui sul rapporto intossicazione/incidentalità e diamo per scontato che sia accolta la correlazione.

²² La diffusa *boutade* demagogica che periodicamente rimbalza nella cronaca politica secondo la quale occorre inserire nell'ordinamento italiano il reato di "omicidio stradale" e suoi affini trova evidente risposta nella constatazione che tale reato già esiste dal 21/02/2006 quando la legge n. 102 riscrisse il secondo comma dell'art. 589 C.P., e venne ulteriormente qualificato con D.L. 23/05/2008 n. 92 (convertito in L. 24/07/2008 n. 125) dove venne inserito il terzo comma, che correla l'omicidio stradale allo stato di intossicazione da alcool/sostanze, e il quarto comma che aggrava la pena in caso di strage. Analogamente dicasi per le "lesioni colpose stradali", che con i medesimi interventi legislativi hanno visto corrispondente riconoscimento e qualificazione. È cosa evidente che la principale lacuna normativa nazionale non risiede nella previsione delle violazioni o di adeguate pene nominali, bensì nell'efficacia dell'applicazione di un sistema giudiziario estremamente articolato e forse pretenzioso.

appare scelta razionale il tentativo di fuggire agito da un soggetto che stia commettendo una violazione del gruppo 2. Peraltro, come abbiamo anticipato, la commissione di questo genere di violazioni prelude a procedimenti di sospensione o revoca della patente. E possiamo così considerare che taluno, già gravato per questa o altra ragione da tali provvedimenti, persista a guidare pure in condizioni di irregolarità (appartenenti quindi al punto 3 della tipologia), tali per cui la scoperta delle stesse comporterebbe inevitabilmente un trattamento severo nei suoi riguardi. Anche in questo caso l'aggravamento delle conseguenze sfavorevoli a proprio carico sposterebbe l'ago della bilancia benefici/rischi a favore del tentare la sorte. Ed estendendo ulteriormente la casistica delle irregolarità previste al punto 3 dobbiamo evidenziarne alcune di sicuro interesse, ad esempio la condizione di guida di veicoli scoperti dalla assicurazione R.C. obbligatoria, violazione che una volta scoperta (ed in un caso di sinistro tale accertamento è di routine) porterebbe alla severa conseguenza del sequestro cautelare del veicolo. Svolgendo quindi analoghe considerazioni per quanto concerne le violazioni descritte al punto 5 della tipologia possiamo pacificamente trovare plausibili correlazioni con i delitti di corse clandestine e in materia di furto d'auto, anch'essi preclusivi di dure repressioni laddove scoperti.

Sembra giunto il momento di riordinare quanto emerso da questa rassegna, tentando di dare forma razionale e sintetica ai singoli rapporti descritti. Possiamo elaborare uno schema riassuntivo (vedasi figura n. 6) e ripercorrere i legami eziologici esaminati nei seguenti punti:

- il reato di pirateria è necessariamente connesso spazio/temporalmente ad un sinistro stradale, ma non consegue necessariamente dalle circostanze di questo – Principio di scetticismo logico
- sono moventi plausibili della fuga (estrinseci al sinistro) l'irregolarità formale o la commissione di altri reati stradali gravi, dai quali discendono sanzioni pesanti – Principio del calcolo costi/benefici
- sono moventi probabili della fuga (collegati al sinistro) lo stato di intossicazione, le gare clandestine, la gravità delle conseguenze del sinistro (soprattutto se in correlazione agli altri motivi) – Principio del calcolo costi/benefici.

Evidentemente questa interpretazione della scelta di azione in relazione al calcolo costi/benefici riconduce concettualmente ai principi della teoria dei giochi, formalizzazione dello studio della scelta razionale²³. Questa interpretazione non è necessariamente l'unica possibile, essendo plausibile anche una serie di scelte non-razionali nella catena eziologica dell'evento (per dire due esempi, la paura o forme di malattia degenerativa possono ben introdurre scelte di fuga o incompienza/negazione di quanto accaduto attraverso meccanismi psichici molto diversi). Tuttavia, proprio in questa distinzione risiede il presupposto giuridico dell'atto di pirateria che, essendo un delitto, è punito solo a titolo di dolo. Sarà certamente un aspetto problematico

²³ Un'agile sintesi dei presupposti di questa in: Nash J. F., *John Nash racconta la teoria dei giochi*, L'Espresso, Roma, 2012.

dell'indagine dimostrare la sussistenza di questo elemento psicologico, ma qualora esso sussista, ciò conduce in modo coerente a valutare le scelte di condotta in modo consistente ad ipotesi di scelta razionale.

5. Vittimologia stradale.

Il reato di pirateria stradale presenta un quadro vittimologico di un certo interesse, caratterizzato in modo piuttosto peculiare rispetto ad altre forme criminali. Come abbiamo già evidenziato, il presupposto logico della pirateria è un accadimento, il sinistro stradale, che è un evento accidentale, non voluto. Di conseguenza la vittima dell'episodio di pirateria, che è la stessa persona (o animale) vittima del sinistro stradale, non è selezionata in base ad un disegno criminale classicamente inteso, non si tratta quindi di un bersaglio scelto né di un tipo umano particolare. D'altra parte la vittima del sinistro stradale è un qualsiasi utente della strada, neanche necessariamente (sebbene lo sia prevalentemente) un conducente di veicoli, con ciò dovendosi estendere il suo bacino di estrazione a tutti gli utenti della strada, ossia a praticamente tutti gli individui. Di qui la prima considerazione per cui la vittima della pirateria è essenzialmente casuale e, in un mondo moderno ad elevata urbanizzazione e motorizzazione, la possibilità di essere vittimizzati in questa maniera, in sostanza la vulnerabilità di Sparks, abbraccia sostanzialmente la totalità della popolazione. Nell'ambito di questo ecumenico accesso alla vittimizzazione, è possibile forse ipotizzare vi siano alcuni gradi di oscillazione nel contributo della vittima stradale alla realizzazione dell'evento, ossia la sua precipitazione, ma non

sembra sia rilevante in questa riflessione, se non per l'ovvia constatazione secondo la quale coloro che maggiormente si muovono sulla strada (per lavoro o altro motivo) sono conseguentemente più esposti al rischio²⁴. Definita quindi l'estrazione casuale della vittima, se ne può delineare qualche tratto ulteriore approfondendo la dinamica scatenante. Per fare ciò esordiremo con alcune considerazioni riferite alla cosiddetta vittimizzazione "primaria" che è nozione di base della vittimologia e si riferisce al tratto iniziale del percorso di vittimizzazione, quello in cui la vittima patisce l'evento dannoso collegato alle violazioni commesse dall'offender²⁵. La vittima del sinistro stradale può patire danni ai beni (essenzialmente il proprio veicolo) e/o alla persona, oscillanti da lesioni lievi fino alla morte, e ripercussioni discendenti dalla sua eventuale inabilità, come problemi economici derivanti dall'assenza dal lavoro ecc.. Senza approfondire nel dettaglio tutta la casistica occorre qui solamente evidenziare una partizione del danno "primario" patito dalla vittima in queste due categorie:

- danno ulteriore, ossia quello, oltre quanto immediatamente patito, che può precipitare ulteriormente, quindi la lesione subita che, senza il necessario e

²⁴ La quantità di vittime della strada è tale che anche volendo effettuare, e semmai ve ne fosse l'opportunità, un'analisi sistematica è quasi impossibile; per quanto concerne i contributi teorici sulla vittimologia, rinvio a: Bisi R., "Vittime, vittimologia e società", in Bisi R., Faccioli P. (a cura di), *Con gli occhi della vittima: approccio interdisciplinare alla vittimologia*, FrancoAngeli, Milano, 1996, pp.71 ss.

²⁵ Una efficace spiegazione della distinzione fra vittimizzazione primaria e secondaria in: Florida P., "Diritti processuali o servizi a favore della vittima?", in Bisi R., Faccioli P. (a cura di), *Con gli occhi della vittima: approccio interdisciplinare alla vittimologia*, FrancoAngeli, Milano, 1996, pp. 21 ss.

tempestivo soccorso, può aggravarsi o precipitare nella morte, e la rabbia e paura che discende dall'essere abbandonato, tanto più se in condizioni di pericolo;

- danno calcolabile, ossia quello complessivamente patito che, all'esito dei complessi calcoli medico-legali ecc., può essere trasformato, attraverso vari quozienti, in una somma che costituisce il suo risarcimento, eventualmente abbinata ad altre sanzioni che costituiscono la punizione dell'autore del danno stesso.

La suddivisione è sotto vari aspetti infelice, ma è funzionale ad evidenziare il rapporto vittima/offender in questo tipo di crimine. Una volta che il sinistro è avvenuto, le sue conseguenze più o meno gravi dovranno essere trattate e finiranno col tradursi in qualche forma di danno calcolabile, ma nell'immediatezza del fatto esiste una zona grigia in cui agire una forma di solidarietà sociale, che è imposta dalla norma, consente di bloccare al minimo già cagionato o quasi questo danno. Il precetto sancito dall'art. 189 N.C.d.S. agisce precisamente in questa direzione, imponendo di prestare la necessaria assistenza per circoscrivere il danno ulteriore e mettersi a disposizione delle autorità per potere correttamente definire e risarcire il danno calcolabile. Come abbiamo già visto tra i moventi più interessanti scatenanti la condotta criminale c'è la incapacità di correttamente fronteggiare il danno calcolabile da parte di un soggetto che, ad esempio, circoli con veicolo privo della prescritta copertura assicurativa.

A parte questa strettissima correlazione, in ogni caso di fuga è evidente la problematica del risarcimento della vittima per quanto concerne i

danni calcolabili, in ordine alla quale tra breve torneremo. Ma ancora di più rileva osservare come sia la fuga da danni calcolabili (siano essi risarcitori o punitivi) che istiga l'offender a commettere il reato, il quale tuttavia tristemente colpisce anche una condizione eventualmente riparabile oppure almeno circoscrivibile quale è quella del danno ulteriore. Per semplificare al massimo, l'offender al fine di sfuggire alla proprie responsabilità in ordine al danno calcolabile può essere disposto a lasciare al proprio destino una persona ferita il cui danno ulteriore in effetti non è dall'offender neanche direttamente ricercato. Questa situazione stravagante porta la vittima del reato alla condizione drammatica di subire una sorta di tripla vittimizzazione, in quanto dapprima è vittima dell'incidente, quindi dell'abbandono senza soccorso (con eventuale precipitazione delle proprie condizioni) con ciò sdoppiandosi il momento della vittimizzazione "primaria" e infine della vittimizzazione "secondaria". Proseguendo l'analisi ci spostiamo quindi a questo versante, momento nel quale la vittima di un crimine subisce ulteriori danni come conseguenza dell'essere fagocitata dal sistema giudiziario o amministrativo nel quale la vittimizzazione "primaria" la ha inserita. Nello speciale caso della pirateria stradale un problema significativo è rappresentato dalla difficoltà di vedere risarciti i propri danni e puniti i colpevoli. Questa condizione in effetti è stata parzialmente affrontata in qualche aspetto legislativo, che ora esamineremo. Come abbiamo già osservato all'inizio del paragrafo, la vittimizzazione stradale è una grandezza macroscopica, e già all'epoca dell'incremento elevatissimo del tasso di motorizzazione (con L. 990/1969) il legislatore

aveva introdotto istituti di tutela per le vittime della strada strettamente collegati, attraverso l'obbligo di contrarre un'assicurazione R.C.A. che grava sui conducenti di veicoli (il quale è attualmente statuito dall'art. 193 N.C.d.S.), al meccanismo dell'impresa assicurativa. In particolare era stata elaborata una procedura anche in ordine alle vittime di pirateria, ossia operante nei casi in cui il responsabile della vittimizzazione "primaria" non venisse identificato. Tale istituto, rivisto ed integrato dalle pure emergenti esigenze di tutela nell'ambito della circolazione internazionale, è ora confluito nelle previsioni del Codice delle Assicurazioni D.Lgs. 209/2005. In esso viene attribuito un ruolo significativo alle imprese assicurative private delegate come interlocutore diretto della vittima della pirateria, e al "Fondo di garanzia per le vittime della strada" gestito dalla CONSAP, l'istituzione pubblica attraverso la quale lo Stato si assume l'onere di assistere le vittime di questo tipo. Naturalmente questo istituto pone rimedio, per quanto possibile, al danno "calcolabile" ma le vicissitudini storiche recenti ci portano ad evidenziare alcuni aspetti rilevanti che ne fanno un protagonista della vittimizzazione "secondaria" relativa a questo argomento. In origine infatti il fondo era considerato una fonte di indennizzi attraverso i quali lo Stato interveniva a sostegno delle vittime della strada al fine di perseguire la propria finalità sociale, e questa premessa comportava un'attività di filtraggio dei danni che potevano trovare soddisfazione attraverso questo fondo. Pronunciamenti giurisprudenziali successivi hanno spostato l'intendimento verso una considerazione più ampia, per cui lo Stato assolve il ruolo di risarcire i danni patiti dalla vittima in

vece del colpevole, così ammettendo un'estensione del danno risarcibile, al prezzo però di una difficile gestione delle vicende stesse²⁶. In estrema sintesi la prospettiva risarcitoria si presta indubbiamente in modo maggiore all'instaurazione di frodi assicurative (di cui al punto 5 della tipologia già descritta) anche in virtù del fatto che l'impresa privata delegata per territorio ad evadere le richieste di risarcimento per fatti di pirateria non ha un interesse proprio a svolgere indagini particolarmente approfondite, in quanto a sua volta ripeterà le spese affrontate presso la CONSAP la quale però, di fatto, non ha un controllo diretto sulle singole pratiche. Da questa vulnerabilità potenziale del sistema discende quindi la probabilità reale che il Fondo destinato ogni anno a questa forma di sostegno si esaurisca anzitempo, e questo infatti avviene regolarmente con il risultato che tutte le pratiche avviate nella seconda metà dell'anno trovano difficilmente soddisfazione, perlomeno in tempi ragionevoli. Infine, considerato che il Fondo viene alimentato da quote versate dalle imprese assicurative private, l'ammontare di esso viene conseguentemente spalmato sulle polizze pagate dagli utenti (sotto questo profilo, onesti) della strada, i quali in questo modo patiscono una sorta di ulteriore tassazione selettiva e occulta, ammontante per espressa previsione di legge al massimo al 4 % del proprio premio di polizza annuale²⁷. Il tetto massimo imposto a questo contributo comporta così che il "contribuente" sia gravato di un surplus di premio da pagare limitato

²⁶ Una sintetica ed efficace esposizione della vicenda, con utile rassegna bibliografica in: Di Jeso E., "Sistemi di indennizzo dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti", in *Archivio inPratica (dottrina)* – 0794 (disponibile sul sito: www.egaf.it).

²⁷ Art. 285 D.Lgs. 209/2005.

(diciamo che può oscillare da 20 a 200 € circa in modo proporzionale al premio annuale di una normale polizza) ma il budget limitato così racimolato determina l'esaurimento delle risorse disponibili ben prima che siano evase tutte le pratiche aperte, come abbiamo già detto. Così ricostruendo le cose, l'aspetto della vittimizzazione "secondaria" assume da un lato la caratteristica per cui la vittima della pirateria può vedere frustrate le sue aspettative oltre che di giustizia, perché l'offender non è stato individuato, anche di sostegno per via della mancanza di sostanze nel Fondo, eventualmente già saccheggiato da truffatori, oppure in più favorevole ipotesi vedere differita la propria trattazione. D'altra parte si registra il fatto per cui le sempre incrementanti esigenze del Fondo stesso vengono spalmate su una quantità di persone che, tendenzialmente, sono proprio estranee alle condotte che questo Fondo originano, infatti coloro che sono regolarmente assicurati provvedono ai risarcimenti che devono produrre correttamente attraverso l'istituto dell'assicurazione che hanno sottoscritto. Con ciò si ottiene una sorta di quarta vittimizzazione verso la collettività che immancabilmente si fa carico delle spese. A sintesi di questo esame possiamo elaborare una sorta di diagramma dei due poli della vittimizzazione stradale incentrata sulla pirateria attraverso i passaggi che abbiamo individuato (vedasi figura n. 7).

6. Offender Profiling – Il pirata.

Dopo avere esaminato la figura della vittima della criminalità stradale, ci spostiamo alla figura dell'offender, limitatamente al profilo del pirata della strada. Evidentemente per le stesse ragioni

già discusse, non interessa questo esame la figura dell'autore di reati colposi di lesioni o omicidio in occasione del sinistro stradale in quanto tale, atteso che questo evento accidentale può sostanzialmente riguardare chiunque tanto come autore quanto come vittima. Invece importa raccogliere gli elementi informativi emersi nel corso dell'analisi e confrontarli con quanto si può dedurre dall'analisi dei dati al fine di trarre ulteriori spunti di studio. L'analisi condotta dal citato Osservatorio ASAPS ci viene in aiuto un'altra volta, fornendo informazioni in ordine alla casistica delle vicende di pirateria, sempre limitatamente ai casi maggiori (vedasi figura n. 8). Abbiamo volutamente esposto i dati in forma percentuale per esaminarne i rapporti piuttosto che la veridicità assoluta, e possiamo partire da una considerazione piuttosto prevedibile. Aumentano i casi (cfr. *supra* § 3, da 500 a 1000 in 5 anni), diminuiscono le soluzioni, che scendono dal 75 al 60%. È chiaro che di fronte a un fenomeno in aumento veloce la capacità di reazione del sistema non è tempestiva, e questo è comprensibile soprattutto in periodi come quello attuale di scarse risorse materiali e finanziarie a disposizione degli inquirenti e di pochissimi investimenti sul personale. Ciò comporta che unità operative sempre più scarse non riescano a fronteggiare la quantità di casi presenti. Di questa eventualità abbiamo avuto forse un segnale già in materia di omicidi stradali (cfr. *supra* § 3) dove il numero di denunce per omicidio colposo, stabile nonostante calino gli incidenti mortali, potrebbe essere rappresentativo della quota-limite di azione già raggiunta dalle preposte unità inquirenti. L'informazione successiva, ossia la descrizione dell'offender, patisce quindi il *gap* di essere

limitata all'offender *noto*, ma la costanza che si può riscontrare nel trend lascia pensare che questo dato sia abbastanza plausibile. Un elemento rilevante al riguardo è la percentuale di stranieri, costantemente fissata a un quarto del totale. La quota è apparentemente sproporzionata rispetto al dato demografico, gli stranieri in Italia sono molto meno, i residenti sono meno del 7%²⁸, quindi anche considerando turisti, clandestini, viaggiatori ecc. si potrebbe pensare al più ad una presenza reale del 10 o forse al massimo 12 %, che comunque rappresenterebbe la metà della quota straniera di pirati. Questo dato tuttavia è consistente con un'ipotesi esplicativa che avevamo introdotto prima, ossia la correlazione tra pirateria e altre forme delinquenti. Infatti se consideriamo la statistica ufficiale sulle caratteristiche demografiche degli autori di reati emerge che (ad esempio nel 2010) gli stranieri autori di reato sono il 31% del totale²⁹, una quota decisamente più vicina a quella individuata.

Altro elemento di interesse è quello sulla presenza femminile in questa forma di criminalità, che oscilla tra il 10 e il 15%, in modo decisamente conforme alle più condivise partizioni criminologiche³⁰. Questo dato di coerenza con la delinquenza standard può essere riscontrato nei dati ufficiali, dove la quota di femmine autrici di

reato è del 18%³¹. Anche questa vicinanza di risultati dà un indizio di conferma a quanto ipotizzato in ordine alla correlazione del reato di pirateria con altri reati, in una catena eziologica scatenante³².

Dagli elementi raccolti si rafforza quindi una descrizione della figura del pirata della strada come soggetto probabilmente già pericoloso, tendenzialmente delinquente o comunque dalla condotta di vita marginale oppure deviante, il quale in occasione di un dato evento accidentale, appunto il sinistro stradale, reagisce alla condizione di imminente difficoltà personale facilmente pronosticabile attivando una condotta criminale ulteriore, la quale viene presumibilmente "autorizzata" da un qualche tipo di calcolo utilitaristico, che per vincere l'effetto deterrente imposto dalla norma penale incriminatrice deve probabilmente essere condizionato dalle premesse citate.

7. Criminalistica stradale.

La tecnica investigativa in materia di criminalità stradale è variegata e oscilla dall'indagine più tradizionale (escussione di testimoni dei sinistri, acquisizione referti, riscontri in banche dati ecc.) a forme piuttosto sofisticate di scienza forense

²⁸ Dato ISTAT relativo alla statistica demografica della popolazione residente del 2011 estratto con query del 21/10/2013, dove la presenza straniera in Italia è attestata in 4.029.145 residenti su 59.433.744.

²⁹ Dato ISTAT relativo alle caratteristiche demografiche degli autori di reato denunciati dalle Forze dell'Ordine del 2010 estratto con query del 21/10/2013, dove la quota di stranieri è attestata in 273.892 rei su 867.646.

³⁰ Ad es Kaiser G., *Kriminologie – Ein Einfuehrung in die Grundlagen*, C.F. Muller, Heidelberg-Karlsruhe, 1979 (trad. ital. *Criminologia*, Giuffré, Milano, 1985), pag. 80.

³¹ Dato ISTAT relativo alle caratteristiche demografiche degli autori di reato denunciati dalle Forze dell'Ordine del 2010 estratto con query del 21/10/2013, dove la quota di femmine è attestata in 157.049 ree su 867.646.

³² Morizio conviene parzialmente a considerazioni affini sulla base di una profonda esperienza pratica, alla quale aggiunge il riscontro di una quantità di casi di minori pirati per paura di riferire ai genitori dell'incidente accaduto. Questa è una ipotesi interessante, che non abbiamo potuto finora riscontrare a fondo, ma che deve essere metodologicamente circoscritta alla quantità, relativamente esigua, di minori alla guida di veicoli presente in strada (Morizio F., *La pirateria della strada. Cosa fare e cosa non fare*, Bertarelli, Modena, 2013, pag. 37).

(esame di documenti contraffatti, accertamenti tecnici su parti di veicoli, ricostruzioni cinematiche, comparazione di tracce ecc.). Nel caso specifico dell'indagine in materia di pirateria alcune forme di investigazione sono state promosse ad un ruolo molto importante e possiamo commentarne qualche aspetto in quanto funzionale all'analisi che stiamo conducendo. Riprendendo il tema esordito prima (cfr. *supra* § 4) sull'analisi delle W, affrontiamo alcune altre circostanze dell'evento pirateria di proficuo interesse. Il *where* dell'evento è caratterizzato da alcuni requisiti essenziali: è necessariamente collocato sulla strada, ed è originariamente casuale, questo dipendendo dal fatto già evidenziato per cui l'evento pirateria, doloso, è il seguito dell'evento sinistro, accidentale. Di qui la possibilità riscontrata frequentemente di potere raccogliere elementi probatori a partire da queste caratteristiche, in particolare sulle strade si affacciano a vario titolo dispositivi di controllo video (sistemi di videosorveglianza urbana, a protezione di negozi ecc.) oppure di accertamento infrazioni (apparati automatici di controllo del semaforo, della velocità, degli accessi alle ZTL) che possono riprendere l'evento investigato oppure eventi a questo precedenti / successivi quali i transiti dei veicoli in un determinato luogo. La presenza di questi dispositivi oramai diffusa nell'arredamento urbano ha in più occasioni sollevato dubbi o polemiche che si possono sinteticamente riassumere nella locuzione "sindrome del Grande Fratello" di Orwelliana memoria. In effetti si può pacificamente smentire una parte considerevole di questo terrore, inopportuno accentuato dalle mirabolanti imprese tecnologiche dei protagonisti di fiction

televisiva. In realtà l'attuale livello di tecnologia disponibile e realmente presente sul mercato non è tale da consentire perfette identificazioni con poca fatica, e alcuni limiti intrinseci nella progettazione dei sistemi di videosorveglianza rappresentano allo stato attuale l'asindeto entro cui può utilmente muoversi l'indagine sulle prove video³³. In ogni caso l'indagine video, in caso di positivi riscontri, può fornire elementi indiziari utili all'identificazione del modello di veicolo, del colore e di eventuali contrassegni caratteristici, raramente un elemento univoco quale la targa. In modo consequenziale e strettamente connesso al *where* occorre osservare il *when* e qui osserviamo che, essendo circa il 60% degli eventi di pirateria commessi in orario diurno, per essi (così come per i luoghi di accadimento) vale la considerazione che, scaturendo da fatti accidentali, essi frequentemente avvengono su rotte abituali, così come la gran parte dei sinistri stradali in generale. Sicché lo studio della geografia del luogo in relazione all'orario del fatto consente di elaborare una forma di rudimentale geo-profiling laddove siano ipotizzabili flussi routinari di traffico (ad es. in zone residenziali negli orari di punta). Questo tipo di valutazione può offrire spunti utili alla indagine suggerendo una strategia di controllo dell'area nel periodo successivo al fatto che possa utilmente intercettare veicoli sospetti per procedere a riscontri e verifiche. In modo complementare a queste indagini sono frequentemente esperiti altri metodi di identificazione basati sulle tracce riscontrate o sui

³³ Dischi offre una buona rassegna sullo stato dell'arte in materia di indagine video, esplicandone anche i limiti strutturali (Dischi F., "Videosorveglianza come supporto interattivo", in *Rivista di criminologia, vittimologia e sicurezza*, III (3) – IV (1), settembre 2009–gennaio 2010, pp. 299 ss.).

reperi rinvenuti, sostanzialmente l'indagine criminalistica classica, che dell'evento pirateria trova indizi mediante lo studio accurato dell'evento immediatamente precedente, ossia il sinistro. Così il repertamento di frammenti persi dal veicolo in fuga, attraverso lo studio dei Numeri Univoci di Identificazione del componente impressi dalle case costruttrici sul singolo pezzo, consente a volte di identificare modello di veicolo e anche anno di produzione. Mentre l'acquisizione accurata delle tracce lasciate, oltre a chiarire alcune parti della dinamica, permette, in presenza di elementi caratterizzanti, di ottenere indizi utili alla successiva comparazione una volta che venga individuato qualche sospetto. Un ruolo importante infine deve essere riconosciuto come sempre alla disponibilità di banche dati digitali che offrono la possibilità di svolgere ricerche incrociate e in alcuni casi anche a partire da frammenti di informazione. L'uso combinato di tecniche di indagine, risorse informative e strategie di ricerca, più o meno elencabile in una qualche forma di "metodo", mette certamente in condizione di esperire tentativi di indagine in questo ambito criminale, infatti il riscontro di positività della ricerca, che abbiamo visto oscillare fra il 60 e il 75 % negli ultimi anni, sebbene in calo rappresenta comunque un settore di relativo successo per l'attività di contrasto agita dalle Forze dell'Ordine, soprattutto se raffrontato con altre forme criminali. Al fine di esemplificare le vicende in corso di esame proponiamo ora una piccola rassegna di recenti casi reali, risolti e pertanto ben conosciuti nei loro dettagli.

1. 11/06/2013 h. 12:30 – la vittima (maschio – 55 anni) su motociclo con prognosi > 30

gg; l'*offender* (maschio – 24 anni) su autovettura. Il veicolo pirata viene individuato tramite Telecamera di videosorveglianza urbana e nei giorni successivi sono disposti controlli sulla rotta tenuta, che lo intercettano. Il reo è già protagonista di 4 incidenti stradali in 3 anni e pregiudicato per guida sotto l'effetto di alcol e possesso di stupefacenti.

2. 06/09/2012 h. 03:00 – nessuna vittima in quanto veicoli in sosta; l'*offender* (maschio – 23 anni) su autovettura. Il pirata viene individuato esaminando tutti i ricoveri al Pronto Soccorso della notte e il suo veicolo ha danni perfettamente compatibili. Il reo in fase di triage all'ospedale risultava completamente ubriaco.
3. 24/08/2012 h. 22:00 – la vittima (maschio – 16 anni) su ciclomotore con prognosi di 12 gg; l'*offender* (maschio – 80 anni) su autovettura. Il veicolo viene individuato sulla base di testimonianze e danni che deve presentare e nei giorni successivi, mediante ricognizione della zona di sua ragionevole destinazione, è riconosciuto certamente. Il reo è molto anziano e già protagonista di alcuni incidenti nel periodo recente, di fronte ai quali oppone costante diniego di evidente natura psicologica (bias).
4. 31/05/2013 h- 16:45 – la vittima (femmina – 28 anni) su autovettura con prognosi di 15 gg; l'*offender* (maschio – 21 anni) su autovettura. Il veicolo viene individuato sulla base di testimonianze e

danni che deve presentare e rintracciato in poche ore. Il reo è un giovane che teme le conseguenze del fatto e ai genitori ha raccontato una bugia.

5. 28/06/2013 h. 16:15 – la vittima (maschio – 59 anni) su autovettura è illeso; l'*offender* (maschio – 27 anni) su autovettura. Il veicolo viene individuato tramite precise testimonianze e dopo un intervento del proprietario dello stesso è rintracciato con il conducente. Il reo è uno straniero privo di patente di guida.
6. 09/08/2013 h. 23:10 – la vittima (femmina – 33 anni) su autovettura con prognosi 7 gg; l'*offender* (maschio – 32 anni) su autovettura. Il veicolo viene individuato sulla base di testimonianze e danni che deve presentare. Il reo è uno straniero recidivo nella guida in stato di ebbrezza e ha la patente revocata per tale motivo.
7. 14/08/2013 h. 16:30 – la vittima (femmina – 15 anni) su velocipede con prognosi 5 gg; l'*offender* (maschio – 39 anni) su autovettura. Il veicolo viene individuato tramite immagini di videosorveglianza urbana e rintracciato nella zona di ragionevole direzione. Il reo ha verosimilmente solo sottovalutato l'evento.

Le considerazioni che si possono svolgere dal punto di vista criminalistico pertengono potenzialità e limiti d'indagine. Da un lato si nota come l'applicazione di metodo e debita scrupolosità³⁴ porti alla frequente individuazione

³⁴ Mutuo l'espressione molto azzecata dal seguente saggio: Springer K., "Il crimine dei colletti bianchi"

del veicolo in fuga e con buona probabilità del pirata. Il metodo investigativo consistente nel raccogliere, studiare e vagliare ogni elemento utile è unito ad un ragionamento di tipo abduttivo, e consente talvolta di anticipare le mosse del pirata o di interpretarne efficacemente i movimenti. La quantità di possibili spunti investigativi è tale per cui ogni caso investigato presenta peculiarità tali da impedire di redigere un algoritmo sempre efficace, e perciò a maggior ragione si riconosce nella accurata diligenza dell'investigatore il vero punto di snodo nella soluzione del caso. D'altra parte un esame criminologico delle circostanze, tanto più in quanto l'indagine è stata condotta in modo diligente, ci offre la possibilità di esaminare anche i limiti di indagine. Fra di essi è principe il dato di fatto per cui talune fattispecie criminali, in sostanza la guida sotto l'effetto di alcool / droghe possono essere accertate e dimostrate solo in flagranza o quasi. Infatti a meno di potere dimostrare la consistenza da parte del reo della guida, della sua assunzione di alcool oltre i limiti o sostanze stupefacenti e, in questo ultimo caso, della sua attuale condizione di intossicazione, nulla impedisce di sostenere che la condizione di intossicazione sia maturata in un momento posteriore all'evento incidente e alla fuga. Così di fatto è inutile sottoporre ad esami conducenti fermati a ore o giorni di distanza dall'evento indagato. È evidente quindi che raramente sarà dimostrata dal punto di vista giudiziario la correlazione fra atti di pirateria e guida in stato di intossicazione, in quanto le due circostanze, per le

(trad. ital. di Terenzia Bianchi), in Balloni A., Bisi R. (a cura di), *Criminologia applicata per la investigazione e la sicurezza*, FrancoAngeli, Milano, 1996, pp. 348 ss. In quel contesto viene utilizzata in merito alla criminalità finanziaria, tuttavia il sano

condizioni in cui vengono provate, si escludono. E tuttavia dall'esame delle condizioni personali del pirata identificato, ad esempio studiando i suoi precedenti penali e la eventuale recidiva, possiamo ragionevolmente ipotizzare che un legame tra queste due condotte ci possa essere, benché senza facoltà di dimostrarlo in giudizio. Sulla base di questa considerazione pragmatica risulta rafforzata dunque l'ipotesi che nella catena eziologia del fatto di pirateria vada ricercata qualche altra violazione di cui ai gruppi 2 e 3 della tipologia che abbiamo descritto.

8. Conclusione.

Il fenomeno della pirateria stradale è sotto vari aspetti curioso. Come abbiamo visto nasce in modo atipico e quasi casuale rispetto ad altre forme delinquenziali, eppure è odioso al pari di esse. Riguarda un numero di casi poco rilevante rispetto all'ambito infortunistico, forse possiamo ipotizzare un'incidenza del 1 o 2% scarso correlando i meno di mille eventi "maggiori" censiti dall'ASAPS con i circa 200.000 sinistri con feriti censiti dall'ISTAT ogni anno. Questa stima trova conforto nell'esperienza personale sulla città di Modena, dove ogni anno la Polizia Municipale tratta circa 4.000 sinistri (con o senza morti e feriti) dei quali circa 30/40 con veicoli allontanatisi (comprendendo incidenti con soli danni, sospetti di simulazione o situazioni equivoche). Questa marginalità del fenomeno esplose poi se esso viene confrontato con altre forme criminali, quali il furto dei veicoli, che viaggia pure su ordini di grandezza di 200.000 episodi denunciati l'anno. Eppure la pirateria indigna come e più dei reati predatori. Ancora si

pragmatismo che trasmette è perfettamente applicabile

osserva che esiste una forma di tutela sociale, non perfettamente efficiente ma pur sempre operativa a differenza di quanto avviene in altri ambiti criminali, e che l'attività di indagine di questo fenomeno esiste e, ancorché con difficoltà, reprime una quota significativa di reati. Eppure questo elemento di successo non sembra né noto né pubblicizzato.

La pirateria della strada e le sue vicende appaiono una sorta di cartina al tornasole di quanto concerne la criminalità stradale in generale, intorno alla quale persistono molti stereotipi e confusione. Un luogo comune vuole che sulla strada sia mietuto un numero di vittime incredibilmente alto. Come abbiamo visto esse sono attualmente circa 4.000 l'anno, comunque molte, ma questo significa che le morti per strada sono lo 0,7% del totale. Miete più vittime, ad esempio, la polmonite, che ogni anno gravita sui 7.000 morti ossia 1,15% del totale.

L'impegno profuso verso la sicurezza stradale è notevole, da parte di una quantità di attori sociali variegata, e negli anni ha sortito risultati importanti, non sempre adeguatamente documentati o calcolati. Il trend positivo di riduzione della vittimizzazione stradale deve necessariamente essere considerato il risultato di questo impegno e delle misure preventive e repressive, anche severe, adottate. Di questo impegno occorre sottolineare come esso abbracci l'intera filiera della circolazione, a partire dall'educazione stradale rivolta all'infanzia, fino all'instaurazione di misure amministrative o giurisdizionali di contenimento della pericolosità dei soggetti devianti, con una varietà intermedia di attività di controllo e miglioramento delle

ad ogni ambito investigativo.

infrastrutture, dei veicoli e dei conducenti. È perfettamente coerente con quanto fin qui ottenuto che sussistano anche fenomeni di rigetto: la pirateria della strada è uno di questi ed è ampiamente percepita come tale.

Il contrasto sistematico e duro della pirateria stradale, a dispetto della piccola rilevanza quantitativa di questa, appare quindi una scelta di rilievo strategico per almeno due motivi:

1. Rappresenta il punto critico dove misurare la forza di coercizione di un apparato complesso di norme che tutelano una delle sfere di maggiore importanza della vita, dove la normalizzazione appare un traguardo raggiungibile;
2. Contribuisce a individuare e neutralizzare una fetta di popolazione criminale sfruttando un teatro di confronto che, per le caratteristiche proprie del tipo di crimine, offre alle agenzie di tutela un certo vantaggio.

In relazione al punto 1 preme sottolineare che la sfera della circolazione stradale, in quanto manifesta massimamente il diritto/libertà di movimento, a sua volta vettore essenziale delle principali libertà di espressione personale ed economica, è fra i beni la cui dignità di tutela accorda ogni forma di dottrina morale. A questo proposito valga la considerazione, che abbiamo già evidenziato, di come la reazione di riprovazione sociale verso la pirateria sia impulsivamente eccedente la reale incidenza di questa nella sfera dei reati. Perché? Pare azzecato il criterio di diagnosi morale elaborato da John Stuart Mill, per cui in questa forma criminale sussistono gli elementi caratteristici dell'etica utilitarista: (1) la percezione della sicurezza

stradale come una utilità personale e sociale dal valore incontrovertibile, la cui necessità è evidente per conseguire molti aspetti costitutivi della realizzazione quotidiana e della felicità personale; di qui (2) la percezione di questa come un diritto, e la pretesa della punizione di chi questo diritto viola; e (3) proprio nella più o meno cosciente percezione di se stessi in balia della sorte per una mancanza così evidente (la vittimizzazione ulteriore di cui abbiamo già detto) si scatena la furia vendicatrice diffusa che costituisce il presupposto di questa sensibilità e la base per imporre una norma incriminatrice³⁵.

Circa la portata di questa norma, dobbiamo ora ritornare all'altro criterio paradigmatico già citato, ossia il citato principio di deterrenza di Cesare Beccaria. Qui possiamo osservare che l'incremento delle sanzioni conseguenti alle violazioni eziologicamente collegate alla pirateria è stato significativo, in particolare abbiamo visto crescere la pena per le lesioni e l'omicidio stradale (cfr. *supra*, § 4 n. 22), riscrivere o correggere innumerevoli volte le norme relative alla guida sotto l'effetto di alcool / droghe (con L. 125/2001, L. 168/2002, L. 214/2003 ecc. fino alla L. 120/2010), inserire parti specifiche in ordine ad assicurazioni mancanti o false ecc. (con L. 94/2009) cosicché è, nella logica dei giochi, aumentato il beneficio consistente nell'evitare tali sanzioni con la fuga. Mentre la norma incriminatrice della fuga, ossia nella stessa logica il costo rischiato, è rimasta quasi invariata, in quanto gli interventi di inasprimento (peraltro

³⁵ Sintetizziamo così il criterio supremo dell'utilitarismo, pienamente espresso da John Stuart Mill (Mill J. S., "Utilitarianism", in *Fraser's Magazine*, 1861 (trad. ital. di Baccianini M. e Saule M., *L'utilitarismo*, Tasco - SugarCo, Milano, 1991, cap. 5 e *passim*).

risibile e solo nel minimo edittale di pena) si sono fermati alla L. 125/2008. E i casi di fuga sono aumentati.

La connessione fra questi elementi è ipotetica e non certamente dimostrabile, tuttavia non sembra sotto nessun punto di vista esistano controindicazioni all'adeguamento della norma in ordine alla pirateria in relazione a quelle che di essa sono logicamente satelliti.

E questo approccio sistemico e completo fino alle sue ultime conseguenze sembra rievocare allo stesso modo il criterio finale che per Aristotele conduce dall'etica alla politica, cosicché possiamo concludere il nostro esame cedendo un'ultima volta la parola al più grande tra i sapienti:

*τους νομοθετούντας δειν μεν παρακαλειν επι την αρετην και προτρέπεσθαι του καλου χάριν, [...] απειθουσι δε και αφυεστέροις ουσι κολάσεις τε και τιμωρίας επιτιθέναι, τους δ' ανιάτους όλως εξορίζειν*³⁶.

³⁶ Aristotele: *Etica Nicomachea*, X, 10, 1180a6 sgg. “i legislatori da un lato devono invitare alla virtù ed esortare ad essa in grazia della bellezza morale [...] dall'altro infliggere punizioni e castighi a quelli che non ubbidiscono e sono riottosi per natura, e bandire totalmente gli incorreggibili” (trad. ital. di M. Zanatta, 1986).

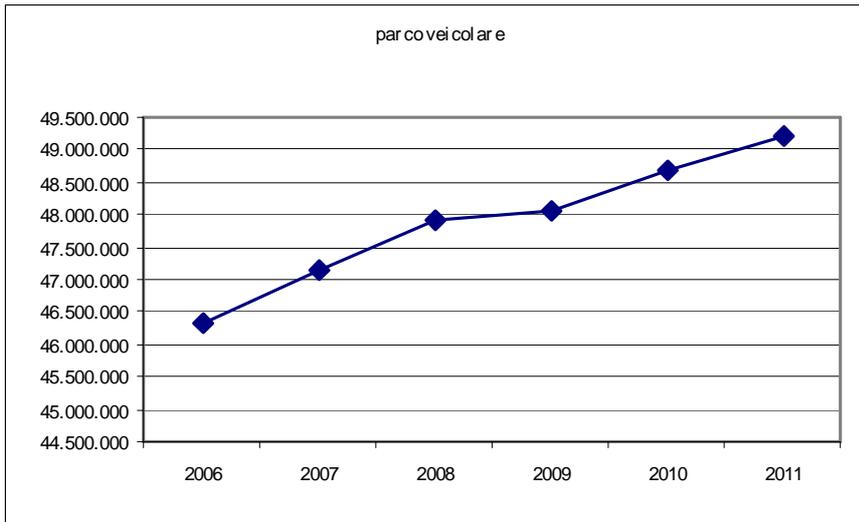


Figura n. 1: Serie storica relativa al parco veicoli immatricolati

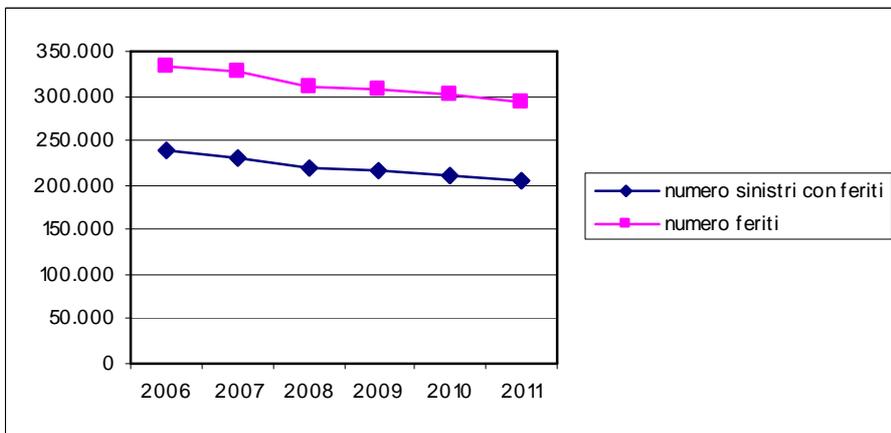


Figura n. 2: Serie storica relativa ai reati colposi contro la persona

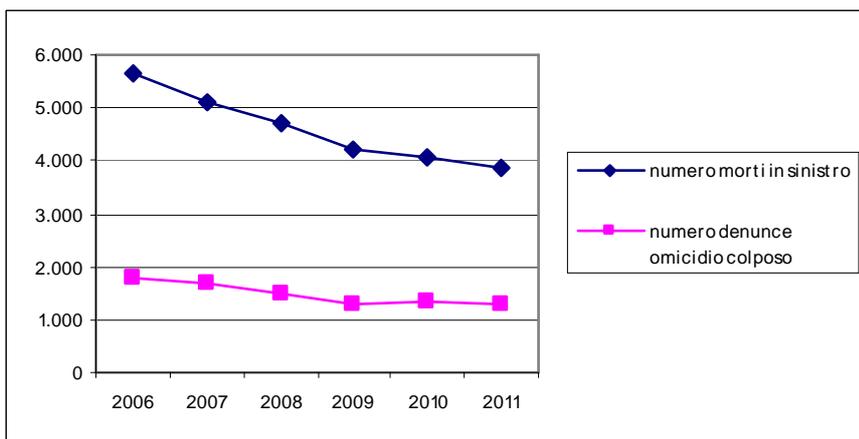


Figura n. 3: Serie storica relativa al numero dei deceduti per incidente stradale e alle denunce per omicidio colposo

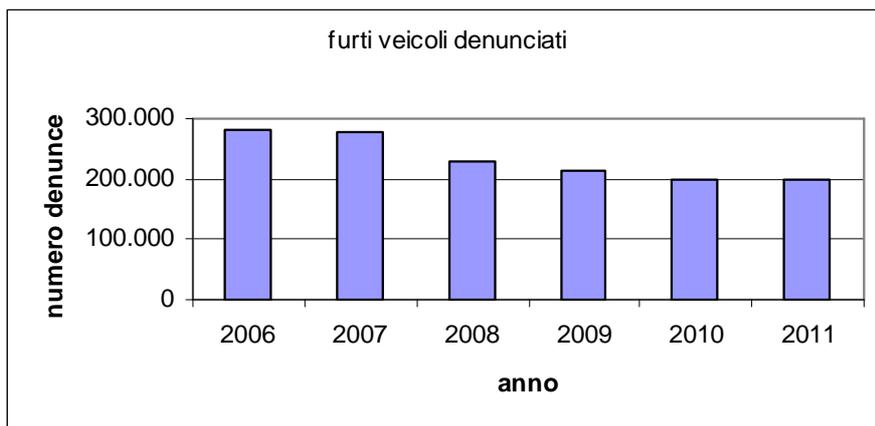


Figura n. 4: Serie storica relative alle denunce per furto di veicoli

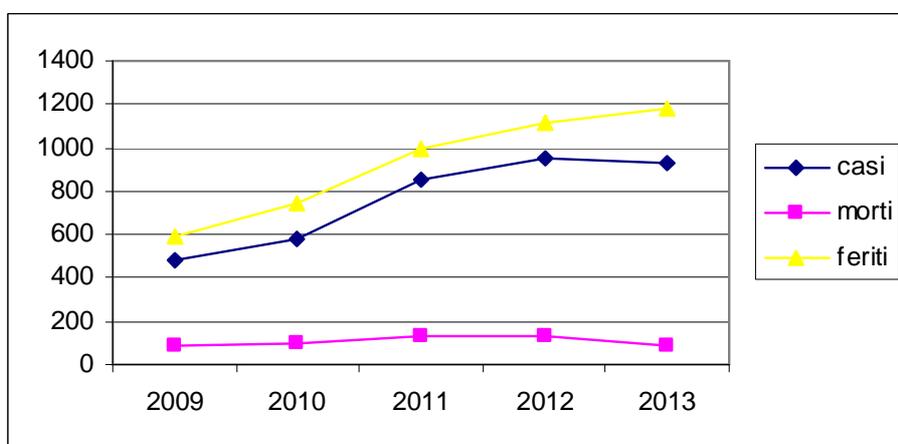


Figura n. 5: Serie storica relativa ai delitti di pirateria della strada

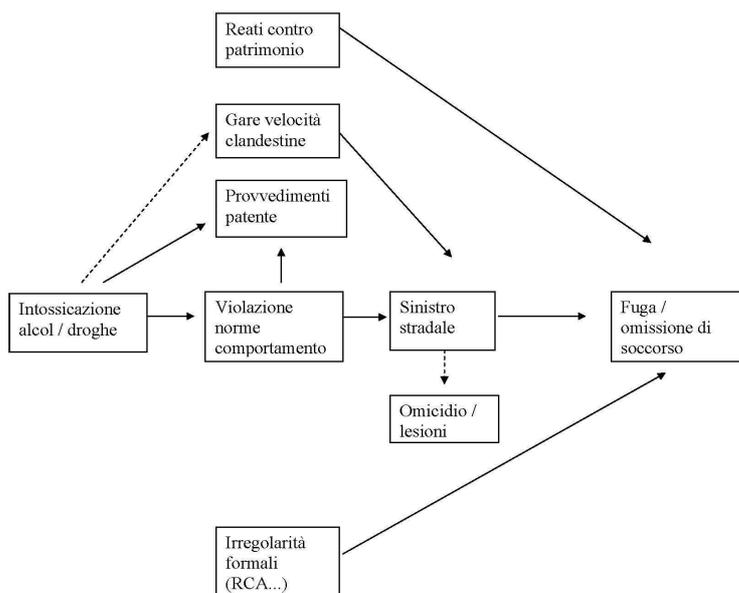


Figura n. 6: Schema riassuntivo sulla pirateria stradale

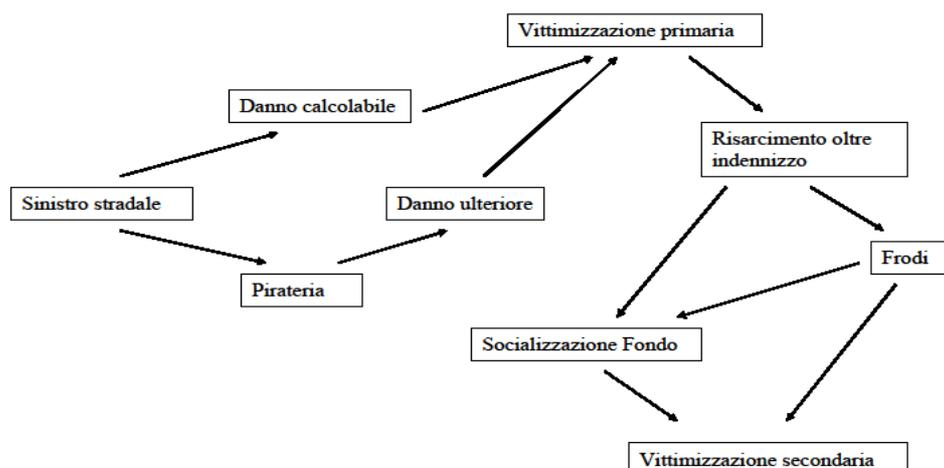


Figura n. 7: Diagramma dei poli della vittimizzazione stradale da pirateria

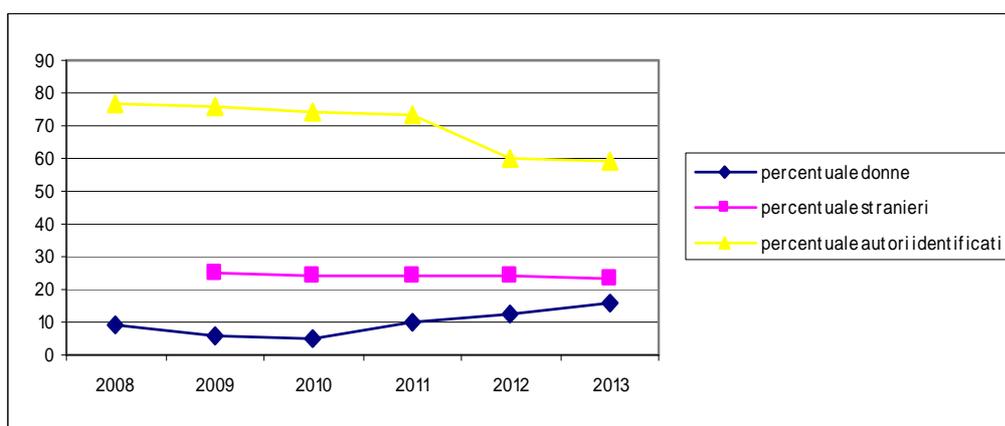


Figura n. 8: Serie storica relativa al profilo del pirata della strada

Riferimenti bibliografici.

- Aristotele, *Etica Nicomachea* (trad. ital. di Marcello Zanatta), Rizzoli, Milano, 1986.
- Aristotele, *Categorie* (trad. ital. di Marcello Zanatta), Rizzoli, Milano, 1989.
- Aristotele, *Fisica* (trad. ital. di Luigi Ruggiu), Rusconi, Milano, 1995.
- A.S.A.P.S., *Osservatorio Pirateria* (disponibile sul sito: www.asaps.it).
- Bauman Z., *In search of politics*, Blackwell, Cambridge, 1999 (trad. ital. di Giovanna Bettini, *La solitudine del cittadino globale*, Feltrinelli, Milano, 2000).

- Beccaria C., *Dei delitti e delle pene*, Coltellini, Livorno, 1764.
- Biagetti E., Protospataro G., “Comportamento in caso di incidente”, in Protospataro G. (a cura di), *Codice della strada commentato*, Egaf, Forlì, 2008.
- Biserni G., Borselli L., *Annuario della sicurezza stradale 2010*, Sapignoli, Torriana, 2010.
- Bisi R., “Vittime, vittimologia e società”, in Bisi R., Faccioli P. (a cura di), *Con gli occhi della vittima: approccio interdisciplinare alla vittimologia*, FrancoAngeli, Milano, 1996, pp.71 ss.

- Chianca R., Fazzolari G., *Le frodi assicurative*, Sapienoli, Torriana, 2013.
- Ciappi S., Panseri C., “Sicurezza, criminalità e vittimizzazione”, in Strano M. (a cura di), *Manuale di criminologia clinica*, SEE, Firenze, 2003.
- Delvino F., Napolitano G., Piccioni F., *Nuovo codice della strada commentato. Annotato con la giurisprudenza*, Maggioli, Santarcangelo, 2011.
- Di Jeso E., “Sistemi di indennizzo dei danni derivanti dalla circolazione dei veicoli a motore e dei natanti”, in *Archivio inPratica (dottrina) – 0794* (disponibile sul sito: www.egaf.it).
- Dipartimento Politiche Antidroga, *Protocollo Drugs On Street* (disponibile sul sito: www.drugsonstreet.it).
- Di Santo D., “Un’auto su dieci senza assicurazione”, in *Il Tempo*, 29/08/2013 (disponibile alla pagina: www.iltempo.it/roma-capitale/2013/08/29/un-auto-su-10-senza-assicurazione-1.1167178).
- Dischi F., “Videosorveglianza come supporto interattivo”, in *Rivista di criminologia, vittimologia e sicurezza*, III (3) – IV (1), settembre 2009–gennaio 2010, pp. 299 ss.
- Floridia P., “Diritti processuali o servizi a favore della vittima?”, in Bisi R., Faccioli P. (a cura di), *Con gli occhi della vittima: approccio interdisciplinare alla vittimologia*, FrancoAngeli, Milano, 1996, pp. 21 ss.
- I.V.A.S.S., *Ramo R.C. Autoveicoli terrestri. Distribuzione regionale e provinciale dei premi e dei sinistri anno 2011* (disponibile sul sito: www.ivass.it).
- Kaiser G., *Kriminologie – Ein Einfuehrung in die Grundlagen*, C.F. Muller, Heidelberg-Karlsruhe, 1979 (trad. ital. *Criminologia*, Giuffré, Milano, 1985).
- Mescolini M., “Lesioni personali colpose nella circolazione stradale”, in Protospataro G. (a cura di), *Codice della strada commentato*, Egaf, Forlì, 2008.
- Mescolini M., “Omicidio colposo nella circolazione stradale”, in Protospataro G. (a cura di), *Codice della strada commentato*, Egaf, Forlì, 2008.
- Mescolini M., “Omissione di soccorso nella circolazione stradale”, in Protospataro G. (a cura di), *Codice della strada commentato*, Egaf, Forlì, 2008.
- Mill J. S., “Utilitarianism”, in *Fraser’s Magazine*, 1861 (trad. ital. di Baccianini M. e Saule M., *L’utilitarismo*, Tasco - SugarCo, Milano, 1991).
- Morizio F., *La pirateria della strada. Cosa fare e cosa non fare*, Bertarelli, Modena, 2013.
- Nash J. F., *John Nash racconta la teoria dei giochi*, L’Espresso, Roma, 2012.
- Palmonari A., Cavazza N., Rubini M., *Psicologia sociale*, il Mulino, Bologna, 2002.
- Springer K., “Il crimine dei colletti bianchi” (trad. ital. di Terenzia Bianchi), in Balloni A., Bisi R. (a cura di), *Criminologia applicata per la investigazione e la sicurezza*, FrancoAngeli, Milano, 1996.