

La carità della strada ovvero l'etica del traffico

Il teologo Marco Cerruti affronta il tema della responsabilità di quanti si mettono alla guida di un veicolo in un paese come l'Italia dove circolano oltre 50 milioni di auto



La copertina del libro



pellegrini, ma sta di fatto che la mobilità rappresenta una caratteristica intrinseca al nostro essere uomini.

Non per nulla quest'anno, dedicato dalle Nazioni Unite al turismo sostenibile, ha offerto lo spunto ai vescovi italiani per il loro messaggio in occasione della 12° «Giornata del creato» e al Dicastero per lo Sviluppo umano integrale per il suo primo «Messaggio» in vista della prossima Giornata mondiale del Turismo (27 settembre).

Ci si sposta per turismo, ma soprattutto per lavoro, per studio, per incontrare persone, per divertimento e anche per motivi religiosi, senza dimenticare la realtà di quanti migrano a motivo di conflitti, violenze o, com'è sempre accaduto nella storia, alla ricerca di migliori condizioni di vita.

Tanti sono gli interrogativi etici che nascono intorno alla mobilità umana, e ancor più per quella del XXI secolo che ha caratteristiche e problemi nuovi ed è portatrice di valori e potenzialità diverse. Eppure è proprio dalla Scrittura – che narra di vicende e culture lontano anni luce da noi – che si possono individuare delle chiavi di lettura per interpretare non solo la vita, ma anche il viaggio dell'uomo contemporaneo.

Ne è convinto Marco Cerruti, Master in Bioetica e vicedirettore dell'Istituto di Scienze religiose di Firenze dove insegna Teologia morale, che in un breve saggio per i tipi del Centro Editoriale **Dehoniano** ha inteso parlare di «etica del traffico» con la conclusione, già indicata nel titolo, che occorre «cambiare marcia».

Scelta iniziale è lo sgombrare il campo dal tema delle migrazioni – che proprio per la sua complessità richiederebbe un approfondimento specifico – per focalizzare l'attenzione su quanto accade sulle nostre strade e sulle azioni dei diversi soggetti, in particolare autisti e motociclisti.

Perché, scrive l'autore, il contesto-strada non rappresenta una «zona franca della vita», sebbene appaia il contrario. Un concetto sottolineato anche da papa Francesco nell'omelia del 10 novembre 2015 nel corso della visita pastorale a Prato e Firenze: «Basta considerare l'evidente sproporzione, anche nell'educazione cattolica, tra la cura e l'intransigenza delle norme che regolano la morale sessuale e quella con cui si educano i giovani, ma non solo, a usare moto e auto in modo moralmente responsabile».

Se il traffico e l'inquinamento sono cresciuti in maniera notevole, l'aspetto etico più rilevante sembra riguardare i danni alla salute delle persone coinvolte in incidenti stradali e non di rado l'alto costo in termini di vite umane. Ma esistono anche altri aspetti che ruotano attorno al tema della strada e che acquistano rilevanza morale: per fare un esempio la scelta di acquistare e l'uso di un veicolo (connessi a quella sobrietà di cui parla il Papa nella «Laudato si'») e il comportamento del guidatore.

Che il tema rappresenti un aspetto assai rilevante a livello sociale lo dicono i numeri: nel nostro Paese circolano quasi 50 milioni di veicoli di questi oltre 37

milioni sono auto, circa 614 ogni 1.000 abitanti (ben al di sopra della media europea che si ferma a 487, ma dove l'uso del mezzo pubblico è un fatto culturale). L'Italia in rapporto al numero di abitanti ha più automobili di Francia, Germania, Regno Unito o Spagna per stare agli stati che consideriamo più vicini a noi e le auto di grossa cilindrata sono superiori al numero di coloro che possiedono alti redditi, per cui molti s'indebitano per acquistare la macchina.

Da noi si verificano ogni anno 170mila incidenti con lesioni a persone per un totale di 3.500 morti e 250mila feriti, ma se allarghiamo lo sguardo a livello mondiale le cifre sono allarmanti: oltre un milione di morti e circa 50 milioni di feriti all'anno. Un dato che ha indotto l'Onu a inserire tra gli obiettivi di crescita sostenibile la riduzione del 50% delle vittime della strada entro il 2020. Se in troppe zone del pianeta si combatte quella che Bergoglio ha definito la «terza guerra mondiale a pezzi», sulle strade si consuma ogni giorno una strage silenziosa (in Italia nel dopoguerra le vittime di incidenti stradali sono state oltre 450mila). Sulla strada si registra la prima causa di morte dei giovani tra i 15 e i 19 anni e la seconda per quelli tra i 20 e i 24.

Se calcoliamo, ricorda Cerruti, che la stragrande maggioranza degli incidenti è dovuta alla distrazione o alla leggerezza di chi si mette al volante (mancato uso delle cinture o dei seggiolini per i piccoli o del casco, uso del cellulare, guida in stato di ebbrezza o sotto effetto di droghe, superamento dei limiti di velocità), la riflessione sulla responsabilità morale appare sempre più doverosa. E, se aggiungiamo, i risvolti in termini di inquinamento acustico e ambientale (ancora troppo sottovalutati), sempre più urgente (LS 44). Non per nulla l'Automobile Club italiano ha diffuso «Il manifesto per un'etica della mobilità responsabile».

Tanti sono i valori in gioco connessi all'ambito della mobilità. In testa il valore della vita umana e la sua necessaria tutela. Non è infrequente che tutto quanto viene dichiarato sulla difesa della vita dal concepimento alla morte, venga poi, di fatto, smentito quotidianamente da comportamenti irresponsabili quando ci si mette alla guida con effetti che si configurano come veri e propri «attentati alla vita». E poi i costi sanitari a carico della collettività, i danni biologici, morali, patrimoniali... al punto che l'introduzione con la legge 41/2016 del reato di omicidio stradale rappresenta una norma «eticamente adeguata», ma per Cerruti ancora insufficiente.

Perché è necessario cambiare marcia e questo potrà avvenire solo attraverso un'opera educativa che coinvolga al contempo giovani generazioni e adulti per far «nascere e crescere una sensibilità adeguata rispetto ai rischi della strada e una mentalità diversa rispetto alla guida».

Un ruolo non secondario lo svolgono poi i comportamenti di quelle persone che, alla guida di un veicolo, ritengono che tutto sia lecito o perlomeno tollerato. Comportamenti che sono perlopiù all'insegna dell'ostilità e dell'aggressività tali da far credere talvolta che la strada non sia il luogo delle relazioni positive (la guida aggressiva è al secondo posto nella lista dei 15 comportamenti pericolosi indicati dal Virginia Tech Transportation Institute che in testa colloca la guida in stato di ebbrezza). Ma l'apice del comportamento irresponsabile si raggiunge con il discorso velocità con tutte le scuse, e il

ricorso a cavilli di legge, che certi automobilisti sono capaci di addurre in caso di violazione accertata a fronte di una mentalità corrente – da censurare in ambito morale – che vede nell'elusione dei controlli una virtù come pure l'ignoranza (colpevole) della presenza dei pedoni.

Ovvio che «sul piano morale», conclude Cerruti, «la riflessione non si conclude con il rispetto del Codice della strada, anche se è certamente il primo passo fondamentale». Non si possono indicare pertanto soluzioni generali, ma un uso della responsabilità personale e della «carità al volante» (non la «rabbia stradale») che significa anche capacità di controllo e autocontrollo, sentimenti di riconciliazione. In fin dei conti maturità.

Marco Cerruti «Cambiare marcia. Per un'etica del traffico», [EDB](#), 2017, pp. 120, € 11,50.



Alcuni diritti riservati.