

Sicurezza stradale e cultura della vita. Considerazioni etiche, antropologiche e teologiche

Road safety and the culture of life. Ethical, anthropological and theological considerations

ANDREA MANTO

Vicepresidente Istituto Superiore di Scienze Religiose “Ecclesia Mater”, Pontificia Università Lateranense, Roma

Il testo analizza dal punto di vista etico il legame tra sicurezza stradale e cultura della vita, a partire dalla tradizione morale cristiana e dall'insegnamento degli ultimi pontefici. Dagli anni '50 del secolo scorso, l'attenzione costante dei pontefici e il loro magistero morale ha esortato le coscienze e sostenuto gli sforzi delle istituzioni nel promuovere la sicurezza stradale. In quegli anni, proprio nel mondo occidentale e nei paesi di più antica tradizione cristiana, il boom economico e il progresso tecnico-scientifico e sanitario offrivano nuove possibilità per salvare vite umane, ma si ponevano nuove sfide per il crescente aumento del traffico veicolare e per l'elevata mortalità sulle strade. La sicurezza stradale affonda le sue radici nell'umanesimo cristiano e nella cultura della vita che profeticamente la Chiesa ha sempre affermato. Molto è stato fatto grazie a tale cultura. Molto ancora si può fare per ridurre gli incidenti, i morti e i feriti e per non abbandonare le vittime della strada e le loro famiglie. Un futuro più sicuro sulle strade sarà possibile con l'evoluzione tecnologica, ma soprattutto intervenendo sul “fattore umano” con l'educazione alle virtù e alla responsabilità morale della persona e sviluppando una nuova cultura della mobilità umana.

Parole chiave: Etica, Magistero pontificio, Sicurezza stradale, Umanesimo, Virtù, Educazione, Responsabilità, Teologia pastorale

The text analyzes the connection between road safety and the culture of life from an ethical point of view, starting from Christian moral tradition and the teaching of previous popes. Since the 1950s, pope's constant attention and their moral teaching has urged consciences and supported institutions' efforts in the promotion of road safety. In those years, specifically in the Western world and in the countries of the most ancient Christian tradition, economic boom, technological, scientific as well as health progress, offered new possibilities to save lives. However, traffic intensification and high mortality on the roads were new challenges. Road safety has its roots in Christian humanism and in the culture of life that the Church has always prophetically affirmed. Thanks to this culture, much has been achieved. There is still much to do to reduce accidents, deaths and injuries and to help victims of the road and their families and not abandon them. A safer future on the roads will be possible with technological evolution, though intervening especially on the “human factor” with education to the virtues and moral responsibility of the person as well as developing a new culture of human mobility will be crucial.

Key words: Ethics, Papal magisterium, Road safety, Humanism, Virtue, Education, Responsibility, Pastoral theology

Indirizzo per la corrispondenza

Address for correspondence

Prof. Andrea Manto

ISSR “Ecclesia Mater”, Pontificia Università Lateranense

Piazza San Giovanni in Laterano 4, 00184 Roma

e-mail: presidenzaecclesiamater@diocesidiroma.it



“Dove vanno così in fretta tutti questi uomini? [...] Vogliamo credere che un’opinione pubblica meglio educata farà regnare sulle strade un clima di cortesia, di moderazione, di prudenza conformi alle migliori tradizioni della civiltà cristiana”.

Con queste parole il 3 ottobre 1955, papa Pio XII si rivolgeva ai partecipanti al Congresso Mondiale della *Fédération Routière Internationale*.

Sono passati oltre 60 anni da quel discorso e molte cose sono profondamente cambiate in tutto ciò che attiene alla strada e alla sicurezza stradale. Sono cambiate le tecnologie, i veicoli, i volumi di traffico, la legislazione, le nostre conoscenze in materia di strada, di ambiente, di costruzioni e di sanità, solo per elencare alcune tra le questioni principali che attengono a questo tema. Molti di questi ambiti sono andati incontro a una vera e propria rivoluzione. E tuttavia la domanda posta da Pio XII va ancora diritta al cuore del problema, perché essa interpella il fattore principale della sicurezza o dell’insicurezza stradale, cioè l’essere umano. Quasi l’80% degli incidenti stradali si verifica per l’errore umano; se poi aggiungessimo agli errori di chi guida anche le responsabilità di chi costruisce strade e veicoli, di chi ne cura la manutenzione e di coloro che ne verificano le condizioni di utilizzo e la conformità alle norme, la percentuale di responsabilità del “fattore umano” nelle tragedie stradali si avvicinerebbe al 100%.

Da Pio XII in poi, l’insistenza del magistero della Chiesa sul tema della sicurezza stradale e più in generale anche sulla pastorale della strada è stata costante e ha svolto un ruolo decisivo nella crescita e nell’affermazione della cultura della prevenzione degli incidenti. La necessità dell’impegno della comunità cristiana e delle istituzioni civili nella riduzione della mortalità e dell’incidentalità sulle strade è stata ricordata e sottolineata nel dopoguerra dal magistero di tutti i pontefici e anche dal Concilio Vaticano II. Papa Giovanni Paolo I, nel suo pontificato di breve durata (solo 33 giorni), non ebbe occasione di un pronunciamento pubblico sulla rilevanza morale della sicurezza stradale, ma negli anni precedenti la sua elezione al soglio di Pietro, quando era ancora patriarca di Venezia, affrontò varie volte questo tema.

Una sua affermazione relativa al Codice della Strada rivela la sua sensibilità verso questa problematica e la sua profondità di pensiero, capace di creare con semplicità e lucidità un nesso essenziale tra la legge morale e la legge civile in materia di sicurezza stradale: “Questo Codice lega le nostre coscienze e non lo si può considerare una semplice legge penale, ma bisogna ragionarci sopra. Nessuno può dire: io sulla strada faccio quel che mi pare e piace; sono obbligato solo a pagare la multa, quando mi vedranno o mi piglieranno. Invece devo dire: lo Stato, emanando il Codice, ha adempiuto una missione ricevuta da Dio, quindi io devo osservarlo anche quando nessuno mi vede; se non lo osservo sono colpevole, pur nel caso che non succedano danni”. Si tratta di un’affermazione importante, soprattutto perché, nella tradizione del

pensiero cristiano in materia morale, solo la legge divina è vincolante per la coscienza, mentre le leggi promulgate dagli uomini possono non esserlo. Un pronunciamento siffatto, pertanto, dà al Codice della Strada un valore obbligante per la coscienza.

Da dove nasce una attenzione alla sicurezza stradale così rilevante e puntuale nel tempo da parte dell’autorità morale della Chiesa? I motivi sono molteplici e significativi e se ne può trovare un’adeguata illustrazione nel documento “Orientamenti per la Pastorale della Strada”, pubblicato dal Pontificio Consiglio della Pastorale per i Migranti e gli Itineranti nel giugno del 2007. In questo documento vengono illustrati i fondamenti biblici, antropologici ed etici di una pastorale che guarda la strada a tutto tondo, come mondo vitale, avendo a cuore quindi gli incidenti e la loro prevenzione, il traffico e il lavoro, ma anche le situazioni di miseria, di ingiustizia e di degrado morale connesse alla vita sulla strada e nelle strade. La pastorale della strada si rivolge ad esempio ai camionisti, a quanti lavorano giorno e notte nei distributori di carburante o nei motel e, oggi più che mai, ai migranti e a quanti vivono ai margini della strada, perché feriti dalla vita.

L’ambito del presente lavoro però è circoscritto alla sicurezza stradale nella circolazione dei veicoli e alla cultura della vita, attraverso una riflessione etica in dialogo con il sapere scientifico e con la teologia pastorale. Quest’ultima, infatti, è la disciplina teologica che più propriamente studia, nel contesto concreto dell’oggi, il contributo che la comunità e la prassi cristiana possono offrire nell’affrontare i problemi della sicurezza della circolazione stradale. Per esigenze di chiarezza e di concisione elencherò alcuni criteri che sono alla base dei pronunciamenti della Chiesa in materia morale e ne guidano l’azione pastorale, per offrire poi alcuni spunti di riflessione a partire da essi:

- tutto quanto può offendere, minacciare o recare danno alla vita umana rientra nel quinto comandamento del decalogo (“Non uccidere”) e pertanto è materia specialmente rilevante;
- la riflessione morale cristiana è particolarmente attenta a far sì che lo sviluppo e il progresso tecnologico non si rivolgano contro l’uomo e contro le sue insopprimibili esigenze di verità, di dignità e di giustizia;
- il dato rivelato contenuto nella Sacra Scrittura e la Tradizione vivente della fede della Chiesa non sono in contrapposizione con la ragione umana e con la scienza, anzi, sono capaci di accrescere la profondità della conoscenza e della ricerca della verità da parte dell’uomo e di creare un ponte tra scienza e saggezza, tra sapere e sapienza.

Lo sguardo del magistero della Chiesa Cattolica è universale e pertanto richiama principi che chiedono di essere declinati e applicati in tutte le culture e in tutti i contesti perché guardano al bene integrale dell’uomo.

I dati dell’OMS ci dicono che gli incidenti stradali sono tra le prime dieci cause di morte per la popolazione mondiale

e che nel mondo si muore circa sette volte in più per i traumi stradali che per le guerre. Una strage che su scala mondiale conta oltre un milione e mezzo di morti e decine di milioni di feriti gravi e la cui principale causa rimane il comportamento dell'uomo. E se da una parte migliorano le tecnologie e i dispositivi di sicurezza degli autoveicoli, dall'altra aumenta il numero di veicoli circolanti e il loro utilizzo su strade e contesti altamente rischiosi, specie nei paesi in via di sviluppo. Di fronte a questi numeri si impongono l'elaborazione di una strategia ampia e coordinata, cioè sistemica, e un'azione capillare. Una situazione di questa portata può essere affrontata efficacemente solo con un lavoro di educazione e di consapevolezza rivolto a coloro che guidano, unito anche a un maggiore e più mirato impegno sulla sicurezza da parte delle istituzioni deputate a vigilare sulla mobilità umana e sui trasporti.

Anche grazie ai ripetuti e pressanti appelli dei pontefici e delle conferenze episcopali, in Europa e in tutte le nazioni più sviluppate si è verificata una presa di coscienza riguardo la gravità del fenomeno delle "vittime della strada", che ha portato a molti interventi sui tre fattori principali (conducente, veicolo, strada) che determinano l'incidentalità e il suo esito. Questi interventi hanno ridotto negli anni il numero di morti e di feriti gravi, ma il dramma della mortalità sulla strada rimane sempre a livelli allarmanti e non si può abbassare la guardia. Per compiere un ulteriore passo in avanti sulla sicurezza occorre sviluppare una nuova cultura della strada e della mobilità umana, che lavori sulla formazione delle coscienze e insieme metta a fattor comune le nuove conoscenze e le nuove tecnologie in tutti i campi, specialmente nella costruzione dei veicoli e delle strade, nelle applicazioni informatiche digitali, nella comunicazione, nell'ecologia, nel settore biomedico e psicologico. Solo con un vero progresso culturale è possibile creare una mentalità nuova e una volontà popolare motivata ad affrontare il problema con determinazione. E solo da questa cultura può nascere una spinta politica unitaria e compatta capace di superare ritardi, resistenze e conflitti di interesse.

Un primo pilastro di questa nuova cultura può essere individuato nell'idea stessa di strada e nel modo in cui la guardiamo. La strada non è solo un'infrastruttura, un'opera ingegneristica finalizzata a creare una via di comunicazione con finalità pratiche ed economiche. La nuova prospettiva deve includere l'idea di strada come luogo di vita, come via di comunicazione e di incontro di persone e di culture, come apertura al viaggio della vita e alla possibilità di arricchimento spirituale che deriva dal fatto stesso di percorrere la strada. La strada diviene dunque una metafora della vita e dell'esperienza dell'uomo. Con questo sguardo si apre a noi la percezione di una complessità umana, psicologica ed etica che va oltre l'aspetto meramente funzionale o materiale del concetto di strada. Non si può scindere la strada dal modo di viverla, dal senso del percorrerla, dal luogo nel quale essa conduce. Infatti, la strada non è qualcosa di già dato o una

realtà che esiste di per sé stessa, ma è il frutto del desiderio e della ricerca dell'uomo, della sua immaginazione e del suo bisogno. È l'uomo che si mette in un cammino di ricerca e di scoperta che svela nuove vie, è l'uomo che si pone delle mete ed è lui stesso che traccia i percorsi e realizza gli strumenti per raggiungerle.

Se la strada è una metafora della vita umana, il punto focale da cui possiamo davvero guardarla nella sua interezza è la persona. L'essere umano è in ultima analisi la chiave di accesso che ci permette di pensare, costruire e utilizzare bene la strada, di migliorarla sempre e di renderla sicura il più possibile, avendo come obiettivi il bene della persona e il bene comune.

L'éthos biblico è pieno di spunti e di chiavi di lettura sul viaggio e sulla strada intesi come metafore della vita. Già nell'Antico Testamento i termini "viaggio" e "cammino" vengono usati metaforicamente per indicare il percorso che l'uomo compie nella sua vita. La Scrittura esorta con insistenza a scegliere "vie rette", a camminare nelle vie del Signore. Ma è nel Nuovo Testamento che la strada diventa in un certo senso "attrice protagonista" nella vita di Gesù e degli apostoli. Basta pensare al dinamismo della predicazione del Vangelo che era effettuata "per la strada", attraversando i villaggi della Galilea e della Giudea e sconfinando anche nei territori pagani limitrofi. Solo a titolo di esempio, vale la pena ricordare che Gesù invia i discepoli "in ogni città e luogo dove stava per recarsi" e dopo la Pasqua "fino agli estremi confini della terra"; la parabola del Buon Samaritano è ambientata sulla strada e Gesù definisce sé stesso come "la Via". L'insegnamento della Sacra Scrittura nel suo complesso racchiude una ricchezza culturale e antropologica che pone l'*homo viator* di fronte alla sua dignità, alle sue responsabilità e al suo destino e perciò ci spinge a chiederci come fare buon uso della strada e, in ultima analisi, della vita.

Papa Paolo VI, oggi santo, nel discorso ai partecipanti al "Dialogo internazionale per la moralizzazione dell'utenza stradale" (2 ottobre 1965), affermò: "Davvero, si potrebbe trarre dalle pagine ispirate dei due Testamenti, ma soprattutto dai Vangeli e dalle Lettere apostoliche, un florilegio di precetti, che ben potrebbero formare un *corpus* di criteri morali e perfino un manuale di galateo e di buona creanza per l'uso della strada, con il quale sostenere e avvalorare le prescrizioni del Codice, e dargli un afflato, che la enunciazione puramente negativa e preventiva delle sue norme non può avere. Finché l'utente della strada non sia condotto a considerare le sue responsabilità in questa luce positiva e incoraggiante, che trova nei valori superiori e imprescrittibili della coscienza la sua vera giustificazione, non si potrà ottenere l'auspicata moralizzazione".

La priorità della sicurezza stradale appare come radicata nella coscienza e viene ribadita da tutti, anche nella diversità di opzioni culturali e antropologiche. Nonostante ciò, si incontrano resistenze ad affrontare e sciogliere alcuni "nodi" della sensibilità morale contemporanea il cui superamento

permetterebbe un contrasto più efficace dell'incidentalità. Esistono ambiti considerati "zone franche", nei quali sembrano non trovare sede gli interrogativi morali, dove la coscienza individuale e sociale in un certo senso si tace. Una di queste zone è la tolleranza verso l'uso di alcol e droghe e l'acquiescenza verso i comportamenti trasgressivi o irresponsabili, specie nei giovani. La strada è di tutti ed è per il bene di tutti e perciò tutti dovremmo essere uniti nel vigilare e nel lottare contro i fattori che la rendono pericolosa, *in primis* la condizione psico-fisica di chi guida in strada. Bisogna sempre ricordare che la prima educazione alla socialità e alla responsabilità nello spazio pubblico avviene nella famiglia, che è crocevia tra pubblico e privato. I genitori, e in particolar modo la figura paterna, hanno il compito di insegnare le regole morali (anche quelle della guida), di dare il buon esempio e di controllare in quali condizioni e con quali modalità i loro figli usano autoveicoli e motoveicoli da soli o in compagnia di altri. La crisi della famiglia e della genitorialità, e in particolare l'eclissi dei padri, certo non giova a promuovere comportamenti maturi e responsabili alla guida. Guidare è un atto umano e come tale sottoposto alle leggi morali, che derivano dalla natura stessa dell'uomo in relazione con gli altri, singolarmente e socialmente considerati. La persona, ogni persona, non è fatta a compartimenti stagni e pertanto sulla strada e nella guida si rendono manifeste le inclinazioni e le contraddizioni che albergano dentro ciascuno di noi. La strada, come lo stadio, la discoteca e altri luoghi di aggregazione, sono invece ritenuti da molti spazi dove dar sfogo alle proprie represses esigenze di pseudo-autonomia, finalmente padroni di condurre la propria esistenza, come la propria macchina, senza dover rispondere ad alcuna norma.

Così, si regredisce a forme di comportamento primitive nelle quali prevale l'istinto di dominio, il sentimento di prepotenza e la smania di potere poiché emergono dall'inconscio inclinazioni che di solito vengono controllate. L'idea, o meglio l'ideologia, della libertà individuale svincolata da ogni limite e stimolata solo dalla ricerca del proprio interesse, del potere e del piacere, sottrae l'uomo alla forza vivificante e umanizzante della relazione. Il divieto o il segnale stradale sono vissuti come un ostacolo da infrangere e una guida a velocità limitata o le doverose limitazioni all'uso improprio del cellulare diventano un'offesa alla propria autodeterminazione.

Altre volte la strage che si consuma silenziosa sulle nostre strade è semplicemente figlia della superficialità e dell'irragionevole mancanza di responsabilità verso sé stessi e verso l'altro, che costituisce un'altra piaga della mutazione antropologica della nostra società. Come sosteneva Hans Jonas, l'archetipo di ogni responsabilità è la cura dell'uomo che in una convivenza civile è soggetto e oggetto di doveri morali. Sulla strada la prima declinazione del concetto di cura è l'educazione alla responsabilità per la propria e l'altrui vita e alle virtù della prudenza, della pazienza, della giustizia e della carità. La cura e l'educazione alla responsabilità e alle

virtù chiamano in gioco un altro decisivo fattore: il tempo. Papa Paolo VI, nel già citato discorso del 1965, ammoniva: "Troppo sangue si versa ogni giorno in una assurda contesa con la velocità e il tempo". La fretta e la progressiva accelerazione di ogni cosa sembrano essere la cifra distintiva della nostra epoca. Si vive sempre più di corsa nel vortice del fare, che non lascia spazio al fermarsi e al pensare. Abbiamo il dovere di investire più tempo nelle cose che più contano, a cominciare dall'educazione alla cura e alla solidarietà. Se si desidera davvero la sicurezza sulle strade bisogna educarci al dovere di rallentare e fermarsi, due verbi che sono poco di moda nell'agire contemporaneo ma che sulla strada salvano vite. Sono i verbi della prudenza che ci permettono di prestare attenzione alle cose fondamentali. Sono i principi della responsabilità verso noi stessi e verso gli altri e della solidarietà. Sono quelle scelte di saggezza che portano a non sfidare i limiti della natura, ad esempio quelli dell'età – si pensi ai rischi degli anziani alla guida – o della resistenza fisica (stanchezza, guida notturna, problemi di salute volutamente nascosti o ignorati).

Una nuova cultura della mobilità umana deve nascere anche da un'alleanza tra il mondo delle imprese e del commercio e quello delle istituzioni politiche e amministrative per promuovere la sicurezza, la salute e la sostenibilità ambientale. Per aumentare la sicurezza e tutelare l'ambiente e la salute sono necessarie azioni di contrasto all'avidità e all'illegalità di chi produce autoveicoli o costruisce strade o effettua trasporti commerciali. Nello stesso tempo vanno combattute la corruzione e l'incuria di chi dovrebbe controllare gli standard di sicurezza di infrastrutture e veicoli e vanno promossi interventi e investimenti nella sicurezza del traffico e nella riduzione di tutte le emissioni inquinanti (gas di scarico, polveri sottili, rumore, oli esausti, batterie, elementi non riciclabili e molto altro ancora). È triste dover constatare che le difficoltà a ridurre sia l'incidentalità che l'inquinamento dell'ambiente hanno una radice comune nell'immoralità, nell'inerzia politico-amministrativa e nell'oblio della dignità dell'uomo e del valore della vita. In tal modo la strada, da promettente metafora della esperienza umana, diventa per i giovani minaccia nel presente – l'incidente stradale rimane la prima causa di morte nell'età tra 15 e 24 anni – e nel futuro, per i danni alla salute e all'ambiente causati dall'inquinamento prodotto dal traffico veicolare.

Le problematiche qui esposte sul "fattore umano" nella sicurezza stradale sono state affrontate da Papa Francesco nel "Discorso ai dirigenti e al personale della Direzione centrale per la polizia stradale e ferroviaria" del 20 novembre del 2017 e quelle sulla tutela dell'ambiente e sulla necessità della cosiddetta "ecologia integrale", che unifici questione ambientale, sociale ed educativa, sono al centro dell'enciclica "Laudato si'".

La fisionomia della cultura della mobilità che si vuole tratteggiare con queste considerazioni non può prescindere dal volto delle vittime. È assolutamente necessario fare di più

per quelle migliaia di persone nel pieno della propria vita che la strada ha trasformato in persone disabili, con costi umani esorbitanti non solo in termini economici, ma soprattutto in benessere e qualità di vita. Un trauma che non colpisce solo la persona coinvolta e ferita nell'incidente stradale, ma anche le famiglie che vengono lacerate psicologicamente e socialmente da questo evento drammatico. Troppo spesso quando l'incidente produce inabilità i familiari vengono lasciati soli ad affrontare una situazione nuova, in preda alla disperazione e senza strumenti; in questi casi la fatica di farsi carico dell'assistenza è aggravata dallo stato di prostrazione della solitudine e può rivelarsi intollerabile. L'allargamento di tutti gli spazi di reinserimento sociale della persona con disabilità e il supporto al disabile e ai suoi familiari sono l'unica possibilità di far rinascere la speranza in questi contesti. Per questo è necessario imparare a cogliere lo straordinario valore della vita fragile, di ogni vita fragile, senza cedere alla tentazione utilitaristica di rifiutarla o sopprimerla, atteggiamento che finisce per generare e veicolare una cultura di morte.

Nei tanti incidenti con esito infausto, non bisogna mai dimenticare che il decesso improvviso di un congiunto è un evento devastante dal punto di vista psicologico, fisico e sociale per tutta la famiglia. Quando un figlio o un familiare muore sull'asfalto, muore anche una parte di coloro che lo amano e tutti i membri della comunità familiare presentano atteggiamenti depressivi, anche se non sempre evidenti e spesso sottovalutati. Troppo poco si fa per abitare il silenzio apparente di questo dolore, un silenzio che in realtà urla e strazia il cuore di chi resta. Il tabù che si crea per la paura rimossa della morte e le barriere che si alzano per non lasciarsi attraversare dal dolore della perdita sono atteggiamenti molto diffusi e contribuiscono a rendere più difficile l'elaborazione del lutto. Gli incontri frettolosi e la comunicazione superficiale che segnano il ritmo frenetico delle nostre giornate alimentano la solitudine e il senso di vuoto di chi perde un proprio caro, che invece necessiterebbe del tempo e della vicinanza della comunità e dell'aiuto a verbalizzare un dolore tanto più taciuto quanto più è profondo.

Un'efficace elaborazione del lutto riesce anche a liberare le capacità di resilienza del nucleo familiare a far sì che energie altrimenti annullate dalla disperazione rientrino nel circuito sociale. Un esempio significativo lo troviamo nell'attività di numerose associazioni che sono nate in seguito a tragici incidenti e hanno lo scopo di promuovere l'educazione alla sicurezza stradale. Il generoso servizio di queste realtà associative è molto prezioso e rappresenta una grande risorsa nelle situazioni di disabilità, nel sostegno ai familiari in lutto e nella diffusione della cultura della vita. Anche grazie al loro impegno si riesce a tenere alta l'attenzione delle istituzioni verso tutti gli aspetti legati prevenzione degli incidenti, attenzione che altrimenti rischierebbe di limitarsi soltanto agli aspetti normativi. Certamente, sul fronte normativo l'evoluzione in Italia è stata rilevante, ma non ha determinato una evidente flessione degli incidenti e del numero di vittime. L'in-

troduzione con la legge 41/2016 del reato di omicidio stradale e l'emanazione del nuovo Codice della Strada nel 2019, che inasprisce le pene per chi guida maneggiando contemporaneamente il telefono cellulare o usa motocicli senza indossare il casco da motociclista, possono senza dubbio avere un ruolo dissuasivo. Ma non è solo con i divieti e con le sanzioni che si riuscirà a raggiungere i risultati attesi. Pur se impopolare, è doveroso ricordare che anche chi causa l'incidente ne è una vittima e riporta comunque danni a qualche livello. La sua colpevolizzazione a tragedia avvenuta non può cambiare il corso degli eventi e se non si aiuta anche il responsabile/vittima dell'incidente si aumenta soltanto il numero totale delle vittime. Tanto più se questa persona rimane disabile a causa di un incidente provocato da sé stessa o se ha provocato per tragica fatalità la morte di altri e dovrà convivere con questo rimorso per il resto della sua vita.

Per quanto sinora considerato si rende necessaria e urgente la costruzione di una nuova cultura della mobilità umana, al fine di apportare un decisivo impulso alla crescita della sicurezza stradale. Tale nuova cultura può certamente trovare le basi nell'antropologia e nella morale cristiana che, anche attraverso il magistero degli ultimi pontefici, si sono dimostrate efficaci nel dar vita a riflessioni etiche coerenti e ad azioni educative opportune e mirate ad accrescere la sicurezza sulle strade.

La cultura della vita e della dignità della persona umana e l'educazione della coscienza morale, restano il fattore essenziale per migliorare la sicurezza stradale ed è doveroso promuovere l'alleanza tra questa visione antropologica e culturale e le possibilità di intervento che le attuali tecnologie mettono a disposizione.

Bibliografia

- Pio XII. *Discorso alla "Fédération Routière internationale"*. Discorsi e Radiomessaggi di S.S. Pio XII 1955;XVII:275.
- Giovanni XXIII. *Il rispetto della vita umana fondamento di efficace disciplina stradale*. Discorsi, Messaggi, Colloqui del Santo Padre Giovanni XXIII.1961;III:383.
- Paolo VI. *Discorso ai partecipanti al Dialogo internazionale per la moralizzazione dell'utenza stradale*. Insegnamenti di Paolo VI. 1965;III:499.
- Giovanni Paolo II. *Una cultura della strada. Contro i troppi incidenti*. Insegnamenti di Giovanni Paolo II 1087;X(3):22.
- Francesco. *Laudato si'*. Lettera Enciclica sulla cura della casa comune, 24 maggio 2015. Città del Vaticano: LEV 2015.
- Francesco. *Discorso ai dirigenti e al personale della Direzione centrale per la polizia stradale e ferroviaria*, 20 novembre 2017. Città del Vaticano: LEV 2017.
- Vazza C. *Un grosso problema d'anima*. Humilitas – Papa Luciani 2009; Anno XXVI(3).
- Pontificio Consiglio della pastorale per i migranti e gli itineranti. *Orientamenti per la pastorale della strada*. People On the Move 2007;104(Suppl).
- Jonas H. *Il principio di responsabilità. Un'etica per la civiltà tecnologica*. Torino: Einaudi 1990, p. 124.