



Università degli Studi di Roma "La Sapienza"  
*Facoltà di Scienze Politiche Sociologia Comunicazione*

A. A. 2012 • 2013



La sicurezza stradale.  
Volontariato, comunicazione,  
cultura della prevenzione.

Francesca Panicca

*Relatrice:* Prof. ssa Gaia Peruzzi

*Correlatore:* Prof. Marco Binotto



**Progetto Grafico: Katia Celletti 2013**



**Università degli Studi di Roma “La Sapienza”**

**Facoltà di Scienze Politiche Sociologia Comunicazione**

**Corso di Laurea “Comunicazione e pubblicità per pubbliche  
amministrazioni e non profit”**

**Cattedra: Uffici Relazioni con il pubblico ed Uffici stampa per  
pubbliche amministrazioni e non profit**

**La sicurezza stradale.  
Volontariato, comunicazione,  
cultura della prevenzione**

**Candidata: Francesca Paniccia**

**Relatrice: Prof.ssa Gaia Peruzzi**

**Correlatore: Prof. Marco Binotto**

**Anno Accademico 2012/2013**

**Sessione Ottobre 2013**



Tanti desidero ringraziare, alla fine di questo percorso.  
Questa tesi sulla sicurezza stradale non avrebbe mai visto la luce, forse, se due anni fa non fosse capitato a me, personalmente, un incidente stradale.

Provare a capire è stato il passaggio successivo.

Ma ho capito che questo è solo l'inizio di un percorso che spero continui, non termini qui. Vorrei che questo fosse solo un traguardo.

Grazie alla professoressa Gaia Peruzzi, per avermi accolto, per la pazienza e per le sue risposte, in questa lunga estate.

Grazie a Patrizia Quaresima, responsabile della Segreteria dell'AIFVS, mamma coraggiosa, per avermi donato la sua storia. Ore con lei che non dimenticherò mai.

Grazie a Franco Cocco, responsabile della sede AIFVS di Frosinone, papà instancabile, per la sua storia, per il tempo, la disponibilità e la pazienza.

Grazie a Elsa Fulgenzi, responsabile della formazione P.A.R.S. Riano Soccorso e formatore per il Comitato Regionale ANPAS, per l'entusiasmo e la forza con cui mi ha raccontato la storia dei volontari soccorritori. A lei, a loro, la mia ammirazione.

E grazie alla mia famiglia, agli amici, alle tutte le persone care. A tutti quelli che hanno condiviso questo importante frammento di strada con me.

Francesca Paniccia



*Il vento*

Per questo devo tornare  
A tanti luoghi futuri  
Per incontrarmi con me stesso  
Ed esaminarmi senza sosta,  
senz'altro testimone che la luna  
e poi fischiare di gioia  
calpestando pietre e zolle,  
senz'altro compito che esistere  
senz'altra famiglia che la strada.  
Paolo Neruda, *Fine del mondo*





# Indice

INTRODUZIONE .....	13
<b>Capitolo 1 .....</b>	<b>19</b>
<b>Sicurezza stradale, culture, società .....</b>	<b>19</b>
<b>1 La sicurezza stradale: un problema sociale .....</b>	<b>19</b>
1.1 Le dimensioni del fenomeno .....	19
1.2 Gli attori, gli interessi e le dinamiche dell'incidentalità stradale.....	26
<b>2 L'automobile, la velocità, il traffico: gli aspetti     culturali della questione .....</b>	<b>34</b>
2.1 La circolazione stradale: uno spazio condiviso ....	34
2.2 L'automobile, un simbolo della modernità.....	36
<b>3 Il fattore umano: il perno del sistema sicurezza ....</b>	<b>44</b>
3.1 Gli utenti della strada .....	44
3.2 Rischio e sicurezza stradale .....	48
<b>Capitolo 2 .....</b>	<b>63</b>
<b>L'Unione Europea e l'Italia di fronte al problema della sicurezza stradale. Gli interventi normativi e sociali ...</b>	<b>63</b>
<b>1 L'Unione Europea e la costruzione di una politica     comunitaria sulla sicurezza stradale .....</b>	<b>63</b>
1.1 Dai Trattati ai primi interventi programmatici .....	63

1.2 Dal Libro bianco agli Orientamenti 2011 – 2020 per la sicurezza stradale .....	68
<b>2 Il cammino legislativo dell'Italia verso la sicurezza stradale .....</b>	<b>79</b>
2.1 La nascita della circolazione stradale e i primi provvedimenti di settore.....	79
2.2 Gli interventi degli anni '90: dal Quinto Codice della strada al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale...	84
<b>Capitolo 3 .....</b>	<b>95</b>
<b>Volontariato e sicurezza stradale. Una ricerca sul valore aggiunto dell'associazionismo nella tutela, prevenzione e soccorso degli incidenti stradali .....</b>	<b>95</b>
<b>1 Il volontariato per la sicurezza stradale.....</b>	<b>95</b>
<b>2 Gli obiettivi della ricerca: domande conoscitive e casi di studio.....</b>	<b>103</b>
<b>3 Il metodo d'indagine .....</b>	<b>107</b>
<b>Capitolo 4 .....</b>	<b>113</b>
<b>AIFVS e P.A.R.S. Riano: il volontariato che contribuisce alla sicurezza stradale.....</b>	<b>113</b>
<b>1 AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada: insieme per difendere e prevenire .....</b>	<b>113</b>
1.1 Unirsi, per tutelare vittime e familiari .....	113
1.2 Partecipare per condividere, partecipare per prevenire .....	120
1.3 Le sedi locali: la forza dell'AIFVS .....	125

<b>2 P.A.R.S. Riano Soccorso: volontario competente per gli incidenti stradali</b> .....	130
2.1 La solidarietà e l'aiuto per il territorio.....	130
2.2 Emergenza Sanitaria e sicurezza stradale: quando la formazione fa la differenza .....	132
2.3 Il volontario consapevole.....	136
<b>Conclusioni. Quando le parole insegnano: il valore della sicurezza stradale</b> .....	149
<b>Bibliografia</b> .....	157
<b>Webgrafia</b> .....	165



## INTRODUZIONE

**L**a tesi “La sicurezza stradale. Volontariato, comunicazione, cultura della prevenzione”, intende prendere in considerazione il tema della sicurezza stradale da una prospettiva specifica: quella del rapporto instauratosi nella contemporaneità tra la sicurezza stradale ed il mondo del volontariato organizzato.

Il primo capitolo ha provato ad inquadrare il problema della sicurezza stradale, quale questione sociale complessa da tempo all’attenzione delle istituzioni e dell’opinione pubblica, a seguito della crescita, a partire dagli anni ’50 e ’60, del fenomeno dell’incidentalità stradale. Si è provato a descrivere gli aspetti culturali della questione, tra i quali emerge, in primo luogo, la circolazione stradale, quale spazio sociale e culturale condiviso. In esso gli individui interagiscono come portatori di orientamenti culturali simili, ma anche di esperienze biografiche spesso divergenti, espressione di appartenenze culturali dissimili che si scontrano tra loro.

Si è poi passati a descrivere l'automobile, protagonista assoluta della mobilità quotidiana, simbolo delle trasformazioni sociali e culturali che hanno investito la società e l'uomo contemporaneo, presenza stabile nell'immaginario collettivo secondo una duplice veste: strumento d'uso ed oggetto dei desideri.

In seguito si è passati ad analizzare il fattore umano, quale elemento decisivo del sistema sicurezza. L'uomo, soggetto attivo della circolazione, può agire più ruoli, nella sua esperienza di utente della strada: a lui sono richiesti un impegno ed un coinvolgimento cognitivi notevoli, nell'attività di guida. L'uomo è, al contempo, un fattore di rischio determinante, poiché soggetto a stati psicologici, modelli di comportamento, stereotipi e convinzioni errate che lo inducono ad assumere comportamenti rischiosi.

Nel secondo capitolo è stato ricostruito il percorso legislativo compiuto dall'Unione Europea, cui spetta un ruolo strategico, di coordinamento e d'indirizzo, sul piano legislativo, ma anche dall'Italia, a partire dai primi provvedimenti varati in corrispondenza della nascita della circolazione stradale, quale fenomeno sociale inedito, sino alle ultime disposizioni comunitarie e nazionali.

Nel terzo capitolo si è presentato il disegno di ricerca.

Tra la sicurezza stradale, area di problemi e questione foriera di tensioni sociali, ed il mondo dell'associazionismo volontario sembra essersi stabilito un rapporto saldo e continuativo. Tale legame sembra scaturire da alcuni elementi che, oltre a caratterizzare in modo specifico l'azione volontaria e la sicurezza stradale, hanno contribuito a creare un terreno comune e numerosi punti di contatto.

Si propone, dunque, un'analisi approfondita di due associazioni di volontariato italiane, l'AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della strada e P.A.R.S. Riano Soccorso, attive in ambiti diversi della sicurezza stradale, con lo scopo di comprendere, in primo luogo, se l'azione volontaria possa generare valore aggiunto per la sicurezza stradale.

Nel quarto capitolo si esporranno, infine, i risultati del percorso di ricerca.







---

**Figura 1: Tamara De Lempicka, Autoritratto nella Bugatti verde, 1925**



# Capitolo 1

## Sicurezza stradale, culture, società

---

### 1 La sicurezza stradale: un problema sociale

#### 1.1 Le dimensioni del fenomeno

La sicurezza stradale è un problema sociale che si è posto da tempo all'attenzione delle istituzioni e dell'opinione pubblica, a seguito della crescita del fenomeno dell'incidentalità stradale, a partire dagli anni '50 e '60.

L'incremento del volume del traffico e della mobilità subisce, in questo periodo storico, variazioni significative, a causa dell'intersecarsi di più variabili: la crescita complessiva della mobilità su asfalto, i cambiamenti tecnologici e sociali che riguardano il settore automobilistico, lo sviluppo della rete stradale ed autostradale, ereditate, in molti casi, dagli anni precedenti al secondo conflitto mondiale, e che si rivelano inadeguate a supportare i cambiamenti in corso (Franco 2010).

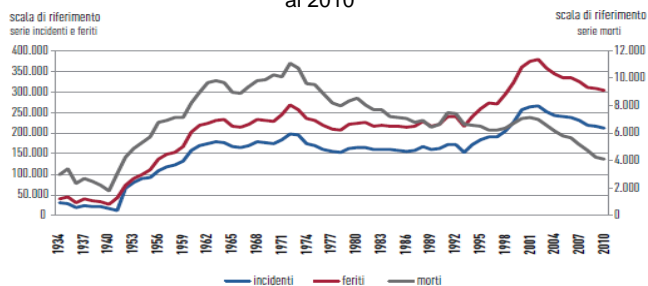
Secondo il rapporto di ricerca Istat – ACI 2010 relativo alle statistiche degli incidenti stradali dagli anni Trenta ad oggi, a partire dagli anni '50 il fenomeno dell'incidentalità stradale<sup>1</sup> in Italia, cresce rapidamente, così come,

parallelamente, il numero dei feriti. Dopo una flessione nel numero degli incidenti ed un periodo caratterizzato da un andamento costante, essi riprendono a crescere fino al 2002, per poi diminuire raggiungendo il punto minimo nel 2010.

Il numero dei feriti cresce costantemente fino a toccare, nei primi anni Settanta, un primo livello massimo. In seguito, dopo aver registrato un'iniziale flessione, il numero dei feriti mostra un andamento costante, ricominciando successivamente a crescere sino a raggiungere il picco massimo nel 2001.

Il numero dei morti aumenta gradualmente, negli anni, raggiungendo il punto più elevato nel 1972, con 11.078 decessi, iniziando successivamente a ridursi in modo progressivo sino a raggiungere, nel 2010, 4.090 decessi su strada.

**Figura 2.** Gli incidenti stradali con lesioni a persone, morti e feriti in Italia dal 1934 al 2010



**Fonte:** Rapporto Istat - ACI 2010, Le statistiche degli incidenti stradali dagli anni '30 ad oggi

Nel decennio compreso tra il 2001 ed il 2010, l'Italia ha registrato una notevole variazione del numero degli incidenti, dei decessi e dei feriti per incidente stradale. In valore assoluto gli incidenti stradali che hanno provocato lesioni a persone sono passati da 263.100 nel 2001 a 211.404 nel 2010; le morti su strada si sono ridotte da 7.096 nel 2001 a 4.090 nel 2010 ed i feriti da 373.286 a 302.735. Nello stesso arco temporale si è registrata una riduzione progressiva dell'indice di mortalità<sup>2</sup>, che è sceso dal valore di 2,7 nel 2001 ad 1,9 nel 2010. La variazione percentuale annua del numero dei decessi, calcolata rispetto all'anno precedente, mostra una decrescita costante, di anno in anno, e sempre più consistente: significativo il dato che si riferisce al 2009, che indica una diminuzione del numero dei morti tra il 2008 ed il 2009 del 10,3.

**Figura 3.** Incidenti stradali, morti e feriti in Italia Anni 2001 - 2010.  
Valori assoluti, indice di mortalità e variazioni percentuali

ANNI	Incidenti	Morti	Feriti	Indice di mortalità (a)	Variazione percentuale annua numero morti rispetto all'anno precedente (b)	Variazione percentuale numero morti rispetto al 2001 (c)
2001	263.100	7.096	373.286	2,7	-	-
2002	266.402	6.980	378.492	2,6	-1,6	-1,6
2003	262.271	6.563	366.476	2,6	-6,0	-7,5
2004	243.480	6.122	343.179	2,5	-6,7	-13,7
2005	240.011	5.818	334.858	2,4	-5,0	-18,0
2006	238.124	5.660	332.956	2,4	-2,6	-20,1
2007	230.871	5.131	326.860	2,2	-9,5	-27,7
2008	218.963	4.725	310.746	2,2	-7,9	-33,4
2009	216.406	4.237	307.258	2,0	-10,3	-40,3
<b>2010</b>	<b>211.404</b>	<b>4.090</b>	<b>302.735</b>	<b>1,9</b>	<b>-3,5</b>	<b>-42,4</b>

(a) L'indice di mortalità si calcola come rapporto tra il numero dei morti e il numero degli incidenti, moltiplicato 100.

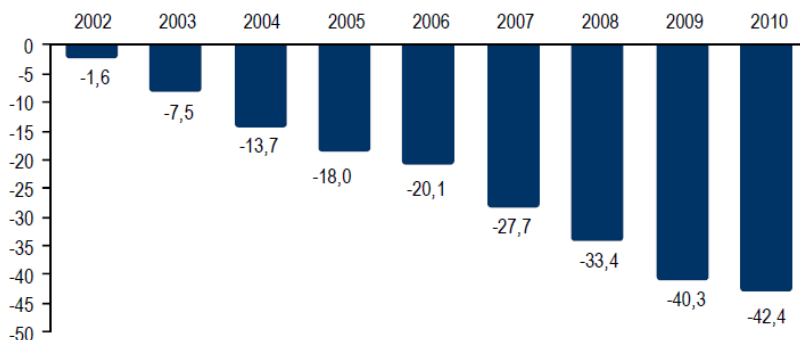
(b) La variazione percentuale annua è calcolata rispetto all'anno precedente su base variabile:  $\frac{M_t}{M_{t-1}} - 1$  \* 100

(c) La variazione percentuale è calcolata per l'anno t rispetto all'anno 2001 su base fissa (2001=100):  $(\frac{M_t}{M_{2001}} - 1) * 100$

**Fonte:** Rapporto Istat – ACI, Incidenti stradali, Anno 2011

In termini percentuali, rispetto all'obiettivo posto dall'Unione Europea nel Libro bianco del 2001, che aveva previsto una riduzione complessiva delle morti per incidente stradale del 50%, il numero delle vittime, nel 2010, risulta diminuito del 42,4%, in linea con la media europea, pari al 42,8 %, mostrando un decremento progressivo che ha preso avvio nel 2002, anno in cui la riduzione del numero delle vittime su strada si attestava all'1,6% (Istat – ACI 2011).

**Figura 4:** Variazioni percentuali del numero di decessi in incidente stradale in Italia, Anni 2002 – 2010 (2001=100)

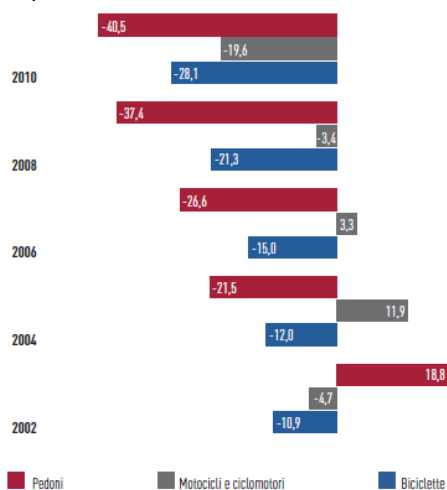


**Fonte:** Rapporto Istat – ACI, Incidenti stradali, Anno 2011

Nel decennio compreso tra il 2001 ed il 2010 si sono registrate variazioni percentuali significative per specifiche categorie di utenti della strada. Il numero di pedoni deceduti, da una iniziale percentuale del 18,8% nel 2001,

ha mostrato una progressiva riduzione negli anni, sino a raggiungere una diminuzione complessiva del 40% nel 2010. Il numero dei ciclisti morti per incidente stradale, da un'iniziale percentuale del 10,9% nel 2001, ha raggiunto nel 2010 una diminuzione complessiva del 28%. Più circoscritta e contenuta è risultata la diminuzione delle morti dei conducenti e dei passeggeri di motocicli e ciclomotori: dall'iniziale riduzione del 4,7%, nel 2010 la percentuale complessivamente raggiunta è del 20%.

**Figura 5:** Variazione percentuale del numero di morti in incidente stradale: pedoni, motociclisti, ciclisti Anni 2001 – 2010



**Fonte:** Rapporto Istat - ACI 2010, Le statistiche degli incidenti stradali dagli anni '30 ad oggi



La crescita della sinistrosità stradale, nonostante i miglioramenti complessivi registrati nel corso degli ultimi anni<sup>3</sup>, ha messo in evidenza le numerose ripercussioni che gli incidenti stradali sono in grado di esercitare non solo sui singoli individui coinvolti in un sinistro, ma anche sulla collettività, in termini di costi sociali che la società deve sostenere.

La decrescita complessiva del fenomeno dell'incidentalità stradale, nonostante l'obiettivo generale della diminuzione della mortalità del 50% previsto per il 2010, fissato nel Libro Bianco dall'Unione Europea, non sia stato ancora pienamente raggiunto dall'Italia, mette in evidenza i progressi ottenuti nel settore della sicurezza stradale.

Tali risultati possono essere ricondotti ad una maggior consapevolezza sociale dell'entità del fenomeno, alla diffusione di iniziative di sensibilizzazione, all'adozione di misure preventive specifiche, che producono tuttavia effetti contingenti e non sempre permanenti: "nel 2003 si è avuta un'inversione di tendenza con una riduzione del 5,9% degli incidenti, del 6,6% dei feriti e del 10,7% dei morti. Il merito è sicuramente della patente a punti, introdotta nel luglio del 2003; tuttavia, poiché l'effetto della nuova patente è andato calando nel corso dei mesi, rimane da verificare se

produrrà benefici duraturi anche nei prossimi anni” (Lewanski e Tintori 2005, 37).

Con l’espressione costi sociali s’intende “la somma di tutti i costi e di tutti gli oneri sostenuti dal singolo cittadino e dalla collettività a causa degli incidenti stradali, comprendendo i danni alle persone, ai veicoli e all’ambiente” (Casellati 2002, 79).

I costi sociali degli incidenti stradali includono una pluralità di voci che sono quantificate, sul piano economico, con l’obiettivo di individuare gli oneri principali che gravano sulla società a seguito degli incidenti avvenuti ai singoli individui<sup>4</sup>. Nei costi sociali stimati<sup>5</sup> rientrano, in primo luogo, le spese sanitarie, che includono il primo soccorso operato su strada, i trattamenti medici e chirurgici nonché le successive cure di riabilitazione.

Ad essere stimati sono anche i costi umani, definiti come “quella parte di danno non patrimoniale che si configura con la perdita dell’integrità psico – fisica della persona e/o dei congiunti” (ACI 2008).

Tra i costi stimati rientrano anche i danni materiali causati ai veicoli, le spese giudiziarie, che si riferiscono al contenzioso civile e penale che può derivare dal sinistro ed i costi assicurativi. Nei costi sociali viene annoverata anche la perdita della capacità produttiva degli individui, ossia “la

mancata produttività, presente e futura, delle persone coinvolte in incidente stradale” (ACI 2008).

Gli individui partecipano attivamente alla circolazione stradale: il loro grado di coinvolgimento, legato alla responsabilità dei comportamenti individuali posti in essere in strada, è dunque molto elevato, poiché le azioni individuali hanno ripercussioni dirette sugli altri utenti della strada. Tra il benessere dei singoli individui, soggetti attivi della circolazione stradale e il benessere della collettività, quale risultato delle azioni individuali, sembra dunque profilarsi una forte corrispondenza: “sensibilizzare l’opinione pubblica e/o educare il singolo a non mettersi al volante in stato d’ebbrezza, piuttosto che a prestare attenzione alla guida, producono sempre effetti per il singolo, che rispetto alla strada può assumere i diversi ruoli di guidatore, passeggero o pedone” (Peverini 2009, 248).

## **1.2 Gli attori, gli interessi e le dinamiche dell’incidentalità stradale**

La sicurezza stradale può essere considerata parte integrante degli interessi collettivi: essi appartengono al campo degli interessi pubblici e, in quanto tali, “in considerazione della loro valenza superindividuale e della

loro pubblica utilità, sono per definizione scevri da contenuti di natura squisitamente economico – commerciale” (Garrone 2005, 22).

La sicurezza stradale è terreno d’interesse di molteplici attori: le istituzioni, nazionali ed internazionali, la Pubblica Amministrazione, i cittadini, quali utenti della strada, le associazioni di volontariato.

Ciascuno di essi è portatore di istanze e idee, relative alla questione, che spesso possono entrare in conflitto tra loro: la sicurezza stradale è campo d’azione in cui possono aver luogo discussioni pubbliche sulla natura del problema, sulle azioni da intraprendere nei suoi confronti, sulle strategie d’intervento da seguire.

Le istituzioni, in linea generale, propongono di intervenire su più fronti: migliorando le condizioni di sicurezza delle infrastrutture, soprattutto nelle strade ad alto tasso di incidentalità, potenziando le misure di prevenzione e di controllo, in particolare nei riguardi dell’uso dei dispositivi di sicurezza ed il rispetto dei limiti di velocità, rafforzando la risposta sanzionatoria nei riguardi della violazione delle norme sulla circolazione stradale<sup>6</sup>.

L’attuazione effettiva di tali misure risulta fortemente pregiudicata a causa dell’insufficienza e dell’inadeguatezza delle risorse finanziarie, tecniche ed umane, erogate a

favore del settore sicurezza, che riducono la possibilità di interventi realmente incisivi: “la verità è che il fenomeno è da sempre sottovalutato e minimizzato dalle istituzioni. Non c’è mai stata finora una politica unitaria di contrasto decisa dal governo, di destra o di sinistra” (Musicco 2012, 43).

A livello statale il quadro appare poco unitario e le capacità delle pubbliche amministrazioni risultano carenti, nonostante le numerose iniziative legislative, promosse soprattutto a partire dagli anni '90, rivolte a promuovere strumenti e piani finalizzati a migliorare i livelli di sicurezza. Molti comuni medio – piccoli non dispongono delle risorse professionali ed economiche per sviluppare adeguate misure di prevenzione<sup>7</sup>, seppure a livello locale siano presenti esempi di buone pratiche “che meritano di essere citati per l’efficacia e la relativa semplicità degli interventi<sup>8</sup>” (Lewanski e Tintori 2005, 110).

I cittadini, in qualità di utenti della strada e soggetti attivi della circolazione stradale, rappresentano la categoria direttamente esposta al rischio di incidente stradale.

Le conseguenze legate al coinvolgimento in un sinistro possono essere molteplici e riguardano non esclusivamente coloro che direttamente sono stati coinvolti, ma anche i loro familiari: la perdita dell’integrità psico – fisica, l’insorgere di una condizione di disabilità permanente, l’insufficienza delle

risorse economiche necessarie a sostenere le spese per le attività di riabilitazione ed il supporto legale, la partecipazione a processi penali, in qualità di parte lesa, dei familiari di coloro che nell'incidente stradale hanno perso la vita.

È in corso un dibattito sulla necessità di tutelare maggiormente i diritti delle vittime della strada: esigenza che coinvolge in primo luogo coloro che, in un incidente, hanno perso un familiare e che vivono in prima persona l'iter processuale penale per omicidio derivante da incidente stradale.

In generale è stata riscontrata, nella cultura giuridica italiana, la tendenza, in sede processuale, ad una compressione dei diritti di cui tale categoria dovrebbe godere appieno e di cui verrebbe invece privata (Musicco 2012). Le ragioni che hanno contribuito a sollevare ed ad accrescere tale questione riguardano, in primo luogo, l'adeguatezza e l'effettività dei meccanismi di tutela e degli strumenti sanzionatori presenti nel quadro normativo attuale<sup>9</sup>: "la questione della sicurezza della circolazione stradale è portata costantemente all'attenzione dell'opinione pubblica da numerosi fatti di cronaca, che scatenano frequentemente un forte senso d'ingiustizia per

la risposta sanzionatoria spesso giudicata inadeguata” (Severino 2012).

Nell’ambito della legislazione penalistica italiana il vocabolo vittima non trova collocazione, se non nell’accezione di *persona offesa dal reato* che ha la facoltà, secondo quanto stabilito dall’articolo 74 del Codice di Procedura Penale, di costituirsi parte civile durante il processo, al fine di ottenere il risarcimento del danno patito<sup>10</sup>.

I familiari hanno la possibilità, nel processo penale che riguarda la morte di un proprio congiunto deceduto a seguito di incidente stradale, di costituirsi parte civile. Tale procedura, tuttavia, non sembra tutelare adeguatamente, in sede processuale, le vittime ed i loro familiari: “essa permette di svolgere, durante il processo penale, un’azione mirante unicamente al risarcimento dei danni patrimoniali o non patrimoniali subiti dalla perdita del loro caro” (Musicco 2012, 80).

Un ulteriore elemento di discussione riguardante lo svolgimento dell’iter processuale è rappresentato dal ricorso all’istituto del patteggiamento, disciplinato dall’articolo 444 del Codice di Procedura Penale, che consente all’imputato di patteggiare la pena, ammettendo la propria colpevolezza ed accettando una pena ridotta.

Il ricorso a tale istituto, nell'ambito di processi penali per omicidio derivante da incidente stradale, viene concesso con facilità (Musicco 2012) e comporta, sul piano procedurale, la decadenza della costituzione di parte civile da parte dei familiari di colui che è deceduto nel sinistro stradale.

Essi dunque vivono una situazione di disagio legata, nella maggior parte dei casi, al senso di impotenza connesso alla sensazione di essere stati estromessi dal procedimento penale ed all'incapacità di comprendere pienamente i meccanismi giudiziari: "spesso al dolore si aggiunge il senso di non aver ottenuto neppure giustizia, in ragione delle pene troppo miti inflitte ai responsabili, cui vengono in genere applicati il minimo della pena e tutti i benefici di legge" (Lewanski e Tintori 2005, 37).

L'eterogeneità e la numerosità degli attori coinvolti nel campo della sicurezza stradale rende difficoltoso realizzare un quadro d'insieme che sia in grado di rappresentare esaurientemente il punto di vista di ciascuno di essi.

Una possibile soluzione, sul piano operativo, in grado di fronteggiare la diversità degli posizioni e dei punti di vista proposti, può essere individuata nell'indicazione di precisi obiettivi quantitativi, quale traguardo condivisibile, da conseguirsi entro termini definiti.



Tale strategia può rappresentare uno strumento utile per diverse ragioni: “attira l’attenzione sul problema, impegna i soggetti responsabili, aiuta a tenere la questione sull’agenda politica, fornisce un riferimento per tutti gli attori coinvolti e ne incentiva l’impegno” (Lewanski e Tintori 2005, 113).

La sicurezza stradale è dunque un problema di sistema, la cui soluzione non è perseguibile in modo unilaterale, attraverso un approccio di parte, né dal punto di vista teorico né sul piano pratico.

La risoluzione di un problema di natura sistemica necessita dell’impegno e della collaborazione di tutti i soggetti coinvolti: “questo tipo di problemi richiede per definizione sforzi congiunti di più soggetti, ognuno dei quali può contribuire alla ricerca di una soluzione portando il proprio specifico contributo di esperienza, tempo, attenzione, idee, competenza” (Arena 1999, 21).

La sicurezza stradale si profila come un’area di problemi, la cui identificazione può risultare, sul piano metodologico, incompleta o poco esauriente, a causa dell’eterogeneità e della numerosità delle dimensioni coinvolte.

È possibile, tuttavia, provare a delineare una visione d’insieme del fenomeno, individuando gli elementi principali

che lo costituiscono e provando, per ciascuno di essi, ad indicare le possibili componenti.

L'elemento umano può comprendere l'individuo e le sue caratteristiche, nonché le interazioni tra gli utenti della strada; l'elemento culturale può riguardare, in primo luogo, il sistema culturale di riferimento, quale patrimonio e cornice interpretativa delle singole persone.

L'elemento preventivo può comprendere, al suo interno, una pluralità di componenti: azioni educative, azioni formative, azioni di comunicazione, attività di sensibilizzazione al problema.

Nell'elemento tecnico possono essere incluse la sicurezza delle infrastrutture stradali, nonché l'adozione di misure relative alla sicurezza tecnica dei veicoli.

L'elemento normativo e legislativo fa riferimento all'esistenza di una legislazione specifica e a politiche pubbliche in materia di sicurezza stradale.

Infine, l'elemento sanzionatorio si riferisce alla presenza, nell'ordinamento giuridico, di strumenti preventivi e repressivi rivolti alle violazioni delle norme che regolamentano la circolazione stradale.

## **2 L'automobile, la velocità, il traffico: gli aspetti culturali della questione**

### **2.1 La circolazione stradale: uno spazio condiviso**

La strada rappresenta, sul piano culturale, un'esperienza diffusa, un minimo comun denominatore che unisce, in modo trasversale, gli individui, secondo ruoli e condizioni diverse che in essa coesistono.

La strada rappresenta un dato comune, seppure in essa convivano molteplici atteggiamenti, valori simbolici e valenze strumentali, che possono caratterizzare ed ispirare in modo diverso i vissuti e le esperienze delle singole persone.

La circolazione stradale si delinea dunque come situazione sociale nella quale gli individui agiscono secondo convincimenti culturali, aspirazioni ed aspettative, che possono ricollegarsi al loro sistema culturale di riferimento (Di Cristofaro Longo 2002, 10).

Secondo una possibile definizione, un sistema culturale è “un patrimonio dinamico e strutturato di conoscenze, credenze, fantasie, ideologie, simboli, norme, tecniche e schemi di attività, relative alla direzione e regolamentazione delle attività e delle relazioni degli individui con l'ambiente non umano, l'ambiente umano e la globalità dell'esistenza” (Catemario 1989, 52).

Ciascun individuo dunque, quale portatore di cultura, agisce nelle diverse situazioni ispirando il proprio comportamento al patrimonio culturale di riferimento, che rappresenta una cornice interpretativa che influenza emozioni, cognizioni e scelte comportamentali. Ognuno opera inoltre sulla base delle proprie idee, valori e priorità, quale contributo personale alla costruzione della propria identità culturale e risposta individuale alla molteplicità di input di cui è stato destinatario (Di Cristofaro Longo 2002).

In senso specifico, tra i comportamenti che gli individui mettono in atto nella circolazione stradale ed il loro sistema culturale di riferimento può essere stabilita una connessione. Nella strada, dimensione spazio-temporale nella quale essi trascorrono parte considerevole del proprio tempo, interagiscono visioni ed orientamenti culturali condivisi, ma allo stesso tempo esperienze biografiche spesso contraddittorie, espressione di culture e subculture che si incontrano e si scontrano tra loro.

Nella circolazione stradale, dunque, “entrano in gioco stili di vita, interessi economici, organizzazione socio – politica, bombardamenti pubblicitari diversificati per fasce d’età che vengono a delineare modelli dinamici di azione per la vita quotidiana” (Di Cristofaro Longo 2002, 33).

La mobilità quotidiana sembra essere caratterizzata dall'egemonia dell'automobile, che ha assunto un predominio culturale significativo tra i mezzi di trasporto. Il fenomeno crescente della motorizzazione ha assunto dimensioni notevoli su scala mondiale, dalla nascita dell'automobile<sup>11</sup> sino alla sua progressiva affermazione.

Nei contesti urbani e metropolitani, l'automobile ha acquisito, tra gli anni '50 e '60, un ruolo predominante tra i mezzi di trasporto, esercitando una concorrenza crescente nei confronti dei mezzi pubblici, delle biciclette, del treno. Essa ha condotto alla configurazione di un vero e proprio 'sistema auto', che ha influenzato profondamente immaginario e stili di vita della società contemporanea. L'automobile, a partire dal periodo pionieristico in cui è stata progettata e sviluppata, ha influenzato i modi di produzione, i modelli di lavoro e di consumo, gli scambi sociali, fino a coinvolgere la sfera della psiche (Lewanski e Tintori 2005, 14).

## **2.2 L'automobile, un simbolo della modernità**

*"L'automobile è divenuta il carapace, il guscio protettivo ed aggressivo, dell'uomo urbano e suburbano"*

Marshall McLuhan

Negli Stati Uniti l'automobile, a partire dagli anni '20, è divenuta rapidamente fenomeno di massa, destinato all'uso

di molti; tale sviluppo corrisponde ad una nuova visione del trasporto, che guarda all'automobile come ad un prodotto destinato ad un gran numero di consumatori.

L'auto è difatti divenuta oggetto di un'ampia diffusione commerciale legata ad un aumento della produttività, risultato, a sua volta, della nascita di un nuovo modello produttivo, che vede nella nascente industria automobilistica statunitense il terreno d'elezione per la sua affermazione.

L'automobile è risultato dell'innovazione tecnologica, ma al contempo incarna, sul piano simbolico, le possibilità insite nel progresso umano: "fu la scintilla elettrica che permise al motore a benzina di prevalere su quello a vapore: l'incrocio tra elettricità, forma biologica e la forma meccanica non avrebbe mai più sprigionato una forza così grande" (McLuhan 1964, 232).

Base strutturale della diffusione capillare dell'automobile è l'introduzione del modello fordista<sup>12</sup> nel lavoro operaio, le cui idee di fondo sono associate ai principi innovatori introdotti dall'ingegnere americano Frederick Taylor, finalizzati, complessivamente, ad un'organizzazione scientifica del lavoro. Taylorismo e fordismo costituiscono i modelli produttivi prevalenti, fino agli anni Settanta, nelle società industriali, rappresentando "due innovazioni

intrecciate tra loro che non avrebbero potuto svilupparsi autonomamente” (Pugliese 2005, 224).

L'automobile, nella cultura statunitense, inizia ad assumere progressivamente una nuova veste antropologica, lontana dalla tradizione europea, che inizialmente considera l'automobile un prodotto di lusso, esclusivo, destinato a poche persone appartenenti ai ceti sociali più abbienti. Essa, seppur limitata, in una prima fase, ad un numero circoscritto di persone, si delinea ben presto come strumento d'iniziazione ad una condizione diversa da quella iniziale d'appartenenza, in virtù del potenziale trasgressivo di cui è portatrice, sul piano simbolico, ed a cui nessuno si sottrae.

L'auto è simbolo ideale di una nuova epoca e della metamorfosi che ha coinvolto l'uomo contemporaneo, avendo condizionato il nuovo secolo in modo più pervasivo di altri fenomeni epocali. La dimensione innovativa da essa rappresentata ha investito, contemporaneamente, più aspetti della sfera vitale individuale e collettiva, aprendo nuove possibilità nella libertà di scelta dei luoghi, favorendo un maggior inserimento nel territorio fisico, rafforzando la dimensione della privatizzazione, esaltando la componente uomo – velocità (Abbruzzese 2003, 118). La comparsa dell'automobile, dunque, rappresenta “una rinascita

simbolica dell'individuo, un essere presente con una dimensione nuova nel mondo" (Brilli 1999, 18).

L'automobile è divenuta, nel tempo, elemento catalizzatore di molteplici significati. Essa ha saputo esprimere e soddisfare, sul piano tecnologico, il processo di accelerazione della vita quotidiana, anticipando, sul piano culturale, la fruizione del mezzo televisivo, attraverso la richiesta di un'attenzione intermittente ed automatica. Lo spazio esterno, infatti, visto dalla prospettiva dell'abitacolo, assume le sembianze "di un flusso mutevole ed istantaneo di stimoli visivi, esattamente come il mondo guardato attraverso il tubo catodico della televisione" (Abbruzzese 2003, 122).

L'automobile ha sottratto a condizioni di isolamento milioni di individui, offrendo loro opportunità relazionali e culturali prima impensabili; nell'America del primo Novecento, infatti, all'automobile viene affidato il compito di ridurre le distanze tra il mondo urbano e quello rurale, sottraendo i centri minori, le fattorie ed i singoli insediamenti allo stato di lontananza l'un dall'altro cui sono costretti dalle condizioni geografiche e territoriali.

L'automobile può essere vissuta dagli individui come strumento di libertà individuale, in grado di favorire eguaglianza sociale, poiché ha contribuito al livellamento



degli spazi fisici e delle distanze sociali e reso egualmente disponibili luoghi, abitudini culturali, consumi. Allo stesso tempo essa è divenuta fonte di diseguaglianze per coloro che non utilizzano un veicolo per spostarsi e per coloro che, per condizioni economiche oppure fisiche, non dispongono di un'auto; questi individui si trovano, di fatto, esclusi dalle interazioni sociali che richiedono l'impiego di una vettura.

L'automobile, nell'accezione comune, s'identifica sin dai suoi esordi con l'idea della velocità. Pur avendo contribuito alla nascita di un nuovo modo di viaggiare, in grado di integrare, rispetto al passato agio, libertà di traslazione e di movimento, essa incarna prevalentemente l'immagine del demone della corsa, più che quella, rassicurante, di un rapporto più libero ed agile con la realtà ambientale.

Per Mario Morasso, studioso e teorico della civiltà industriale, che anticipa sul piano culturale alcune idee del movimento futurista<sup>13</sup>, l'automobile è, infatti, "la bella e maestosa furia metallica, avvolta dentro una nube di polvere, retta dalla mano dell'uomo in tale corsa delirante che pare una caduta nell'abisso" (Brilli, 1999, 65).

Il mito della velocità, divenuto elemento di forza e strumento di trasgressione, nell'immaginario collettivo, si associa ad un graduale processo di cambiamento che ha coinvolto mezzi e forme: dall'esilità, dalla leggiadria e

leggerezza si è progressivamente assistito ad una generale conversione alla pesantezza ed alla robustezza dei supporti fisici. Queste caratteristiche sono considerate indispensabili nel supportare la velocità crescente.

L'automobile è divenuta indicatore rappresentativo dello status sociale: la scelta del mezzo di trasporto costituisce una risposta a bisogni ed aspettative socialmente indotti, "rispetto ai quali la decisione personale si colloca all'interno di orientamenti culturalmente elaborati dalle istituzioni, formali ed informali" (Di Cristofaro Longo 2002, 15).

L'automobile è diventata, nel corso della sua storia, protagonista del mondo della pubblicità. Il messaggio pubblicitario possiede, in generale, un ruolo cognitivo ed emozionale, che ha l'obiettivo di suscitare risposte affettive positive nei riguardi di un prodotto (Volpato 2005, 9).

La pubblicità dell'automobile può essere considerata lo specchio dei valori, dei significati e delle qualità che vengono attribuite dal sistema culturale e dagli individui a questo mezzo, "secondo un processo di transfert di identità desiderate per se stessi e ritenute apprezzate dalla comunità di appartenenza" (Di Cristofaro Longo 2002, 35).

Il complesso motivazionale legato alla scelta di un'automobile può racchiudere in sé diversi elementi. Nel processo d'acquisto di una vettura assumono grande

rilevanza le componenti tecnico-prestazionali e gli aspetti funzionali, ma anche quelli più propriamente emotivi e d'immagine: "entrano in gioco non soltanto l'esigenza di percorrere in modo sicuro e veloce un tragitto, ma anche il piacere di guidare, inteso sia come divertimento nella guida sia come comfort"(Bubb 2005, 85).

L'universo automobilistico, nell'immaginario collettivo, da sempre rimanda ad una latenza umana, che affiora nel linguaggio impiegato per descrivere la vettura. Tra automobile ed individuo sembra istaurarsi, sul piano simbolico, un rapporto d'influenza reciproca: da un lato si assiste ad un processo di meccanizzazione dell'individuo, che vive un legame molto stretto e quasi identificatorio con l'auto, dall'altro ad un processo di umanizzazione della vettura, che si riflette negli attributi descrittivi che la connotano: "è l'automobile una creatura effettivamente pensante che sente, soffre, agisce e rivela reazioni emotive insospettabili, che resta umiliata quando viene sorpassata da altre vetture, s'ingelosisce quando sente premere sul pedellino i tacchi di una donna, sa prendersi le sue sottili rivincite" (Brilli 1999, 115).

Nel processo di costruzione di un messaggio pubblicitario che abbia come protagonista un'automobile, i contenuti in esso presenti possono rimandare ad una pluralità di

significati che rinviano non solo alle sue caratteristiche tecniche, ma anche alle emozioni e ai bisogni che essa è in grado di suscitare e soddisfare: “la macchina apre al superamento del limite, offre l’ebbrezza della velocità, ha il fascino di una bella donna che ha il piacere di sedurre, dà libertà d’azione, brucia il futuro, garantisce tutta la potenza che si ha in mente” (Di Cristofaro Longo 2002, 32).

Gli interventi volti ad aumentare la sicurezza della circolazione stradale riguardano direttamente anche la sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture, attraverso la predisposizione di misure finalizzate a ridurre, sul piano preventivo, la probabilità di collisioni pericolose, nonché il rischio e la gravità delle lesioni a seguito di un impatto. Tali interventi sembrano contrastare con gli argomenti pubblicitari proposti dall’industria automobilistica, che esaltano, quali attributi predominanti dell’automobile, potenza, velocità e capacità prestazionali: “anche dalla stampa specializzata vengono valutate in modo prevalentemente positivo le auto sportive e dotate di motori molto potenti” (Bubb 2005, 85).

L’automobile dunque è divenuta, nel corso della sua storia, punto di incontro tra universi di significati diversi e spesso configgenti, che rimandano a diverse modalità di rappresentazione, che attingono alla dimensione

tecnologica e culturale da essa incarnata, all'immaginario estetico, alla sfera emotiva ed affettiva.

L'automobile è considerata nell'immaginario collettivo secondo una duplice veste: strumento d'uso nella mobilità e nella vita quotidiana e oggetto del desiderio, che conferisce prestigio, riconoscimento sociale, appagamento dei sogni.

### **3 Il fattore umano: il perno del sistema sicurezza**

#### **3.1 Gli utenti della strada**

Il fattore umano è un elemento interveniente nel contesto stradale per diverse ragioni.

Ciascun individuo partecipa attivamente alla circolazione stradale, situazione sociale nella quale ognuno investe risorse cognitive e culturali; essa mette in contatto una molteplicità di persone che hanno obiettivi, atteggiamenti, preoccupazioni ed ideali diversi (Stephan, 2005, 125). L'uomo può agire, nella sua esperienza di utente della strada, più ruoli: quello di conducente di un veicolo, di pedone, di trasportato da altri, mediante mezzi pubblici e privati.

Nel sistema traffico, che può essere inteso come sistema sociale, le interazioni che si stabiliscono tra gli individui

producono nei singoli partecipanti sollecitazioni differenti, che coinvolgono aspetti specifici della personalità, funzioni cognitive e psicomotorie: “chiunque partecipi alla circolazione stradale deve costantemente cercare di accordare i diversi interessi, scopi e stati d’animo degli individui, cosicché si produca, in ogni momento, il minor numero di interazioni pericolose” (Stephan, 2005, 125).

Il traffico ha contribuito a ridefinire la fisionomia degli spazi urbani e metropolitani, conquistandoli gradualmente e sottraendoli alla loro funzione originaria, quali luoghi destinati al transito, alla sosta, all’aggregazione sociale. Gli incontri pubblici tra i cittadini sono dunque trasferiti altrove e collocati spesso dalla progettazione urbanistica in zone distanti dai centri abitati, dunque raggiungibili quasi esclusivamente in automobile. Le esigenze degli automobilisti divengono punto di riferimento per le scelte operate dagli urbanisti e dai progettisti, ma anche in ambito politico ed amministrativo: “la scorrevolezza del traffico diventa una delle priorità assolute per le politiche urbane, spesso a discapito della mobilità pedonale, ciclabile o dei mezzi pubblici” (Davico e Staricco, 2006, 25).

La circolazione stradale dunque si configura come momento d’incontro tra gli individui, in cui le divisioni sociali sembrano scomparire: la strada è uno spazio condiviso,

secondo una pluralità di condizioni che coesistono. Ma allo stesso tempo essa ricrea distinzioni sociali legate al possesso del mezzo, che influenza la fruizione degli spazi stradali: le categorie non motorizzate, ad esempio la popolazione anziana ed i bambini, sono costrette a ripiegare verso spazi protetti e funzionalmente specializzati, rivolti alle loro esigenze e bisogni. La mobilità può dunque essere fonte di conseguenze negative sul piano sociale, sul versante delle possibili discriminazioni che il mancato impiego dell'automobile può determinare, rispetto alle diverse opportunità d'accesso e di interazione sociale.

La tipologia del mezzo posseduto può inoltre influenzare la comprensione del comportamento di guida altrui e la gestione degli spazi stradali: "il possessore di un'auto di grossa cilindrata presume che la strada sia solo per sé ed è fortemente infastidito dalla presenza altrui; allo stesso modo e, volendo, per motivi opposti, chi guida un motorino si sente anche lui padrone della strada" (Di Cristofaro Longo, 2002, pag. 33).

L'attività di guida si configura come situazione complessa, di cui il comportamento umano costituisce l'elemento centrale. Nell'attività di guida all'uomo è richiesto un impegno cognitivo notevole: l'individuo, "insieme di sensi, di abitudini, di caratteristiche connesse all'età, di percezioni, di

conoscenze” (Toffetti, 2002, 40), interagisce con il veicolo su più livelli, impiegando sia i comandi primari per la guida (il volante, il cambio, i pedali) sia quelli secondari.

Egli inoltre, durante la guida, acquisisce innumerevoli informazioni relative allo stato del veicolo, nonché quelle che provengono dal contesto ambientale: il conducente e l’automobile, dunque, possono essere considerati “un sistema dinamico immerso, a sua volta, in un ambiente dinamico che cambia in relazione alle condizioni del traffico, alle condizioni metereologiche ed a quelle d’illuminamento” (Ibidem).

Il comportamento di guida, in generale, comporta un impegno caratterizzato da una graduale complessità, attraverso il passaggio da un livello prevalentemente fisico e motorio ad uno che coinvolge capacità mentali superiori. Nel contesto automobilistico attuale, le vetture di ultima generazione richiedono un impegno fisico sempre minore, grazie a dispositivi che rendono più agevole la guida, ma l’impegno mentale richiesto al conducente, rispetto al passato, sembra essere maggiore. Il conducente è infatti sottoposto ad un carico di sollecitazioni provenienti dall’interno e dall’esterno della vettura che non vengono gestite in modo ordinato e consapevole, e deve dunque



distribuire le risorse mentali di cui dispone su più compiti concorrenti, che possono interferire l'uno con l'altro<sup>14</sup>.

Il comportamento di guida può essere influenzato dalle caratteristiche di personalità, che sono stabili nel tempo ed indipendenti dalla situazione (ad esempio, il senso di responsabilità ed il rispetto delle norme), dalle funzioni cognitive e psicomotorie relative alla capacità di reazione e alla capacità visiva, ma anche dallo stato d'animo contingente: ad esempio, l'affaticamento rappresenta uno dei fattori principali che può influenzare negativamente le funzioni necessarie per condurre con sicurezza un veicolo (Stephan, 2005, 129).

### **3.2 Rischio e sicurezza stradale**

Gli orientamenti culturali e le caratteristiche che condizionano la fruizione della strada sono influenzate dai diversi atteggiamenti degli individui nei riguardi del rischio, una delle categorie concettuali fondamentali rispetto alla quale poter interpretare i comportamenti messi in atto nell'ambito della circolazione stradale.

Il concetto di rischio ha acquistato la costante attenzione e l'interesse del mondo della ricerca, come questione la cui rilevanza ha condotto ad un suo progressivo affrancamento da tema di ricerca per poche discipline specializzate. Esso

è stato difatti ampiamente problematizzato dalle scienze sociali, che, a partire dagli anni Settanta, hanno messo in evidenza i limiti conoscitivi dell'analisi statistica<sup>15</sup> nel considerare il rischio prettamente attraverso valutazioni di tipo probabilistico (Lombardi 2005, 12).

Il rischio, pur rappresentando una condizione insita da sempre nella storia dell'uomo, ha conosciuto soprattutto nella tarda modernità riflessioni ed elaborazioni specifiche, legate al passaggio da un contesto caratterizzato da relazioni causa – effetto che ne garantivano una sostanziale determinatezza, ad “un universo probabilistico, dagli effetti perversi e non controllabili dalle caratteristiche di vulnerabilità sistemica” (Lombardi 2005, 8).

Il processo di generalizzazione dell'incertezza, che attraversa in modo trasversale la contemporaneità, ha dunque condotto al graduale riconoscimento del rischio come questione che riguarda l'intera collettività (Bauman 2000; Lombardi 2005).

Il rischio è risultato dell'intervento simultaneo di più fattori, che appartengono alla dimensione individuale e collettiva, che contribuiscono complessivamente a configurare la cultura del rischio. Per cultura del rischio s'intende “l'insieme delle concezioni ed il relativo sistema di valutazione sia delle diverse situazioni nelle quali il rischio

può apparire, sia degli atteggiamenti ritenuti personalmente e socialmente più validi per scongiurare i conseguenti pericoli, secondo il proprio personale calcolo delle probabilità” (Di Cristofaro Longo 2002, 19).

Il rischio scaturisce da un processo decisionale che riguarda l'individuo ed il suo grado di percezione, che lo condurranno al comportamento conseguente: “ogni decisione produce sempre una doppia anticipazione del futuro possibile, ossia il vantaggio che s'intende conseguire ed il danno che potrebbe verificarsi se le cose non vanno come spera il decisore” (Corsi 2003, 290). È dunque necessario distinguere, sul piano fenomenologico, tra il concetto di rischio e quello di pericolo, poiché il rischio fa riferimento alla possibilità che un decisore subisca danni derivanti dalle sue decisioni dirette; il pericolo, invece, indica le circostanze nelle quali i danni possibili derivano invece da fattori esterni, che non possono essere controllati da colui che decide (Ibidem).

Gli incidenti stradali rientrano nella categoria fenomenologica dei rischi. Numerosi studi si sono occupati, mediante il ricorso a procedure complesse, dell'identificazione degli scenari incidentali, della stima della probabilità del verificarsi dell'evento incidentale e della stima dei danni ad esso associati; questi studi permettono

di giungere ad una valutazione del rischio stradale, nonché delle sue componenti concorrenti, principali e secondarie.

Nel contesto automobilistico, l'uomo rappresenta un fattore di rischio, poiché soggetto a stati psicologici ed a modelli comportamentali che lo inducono ad assumere rischi e poiché posto dal contesto ambientale nelle condizioni di non percepire adeguatamente le condizioni di fatto.

La percezione del rischio stradale è guidata da stereotipi, convinzioni errate ed informazioni spesso inesatte e contraddittorie sulla sicurezza dei veicoli e dell'infrastruttura stradale: ad esempio, "la credenza che in caso d'incidente i sedili posteriori siano più sicuri e che, di conseguenza, non sia indispensabile allacciare le cinture posteriori, oppure l'opinione diffusa secondo la quale, in caso di pioggia, l'asfalto drenante consente di viaggiare ad una velocità superiore in totale sicurezza"(Arditi 2008, 16).

L'utente stradale, generalmente, fa riferimento a tre diversi fattori, nella percezione del rischio stradale: l'esperienza, diretta oppure derivata, la valutazione immediata delle situazioni contingenti, quali le caratteristiche ambientali e fisiche della strada, la velocità di conduzione del veicolo, che producono una lettura immediata delle condizioni oggettive ed infine il grado di fiducia, determinato dalla valutazione del livello di rischio, legato, a sua volta, al grado

di fiducia riposto nelle proprie abilità e capacità (Cecchini e Pierantoni 2008, 42).

Tale meccanismo condiziona il comportamento degli utenti, che rielaborano continuamente il livello di rischio percepito, mettendolo a confronto con il proprio livello di rischio accettabile. Gli utenti tentano di compensare continuamente le differenze di livello tra i due, attivando meccanismi correttivi che implicano decisioni immediate che, a loro volta, condizionano il livello di vigilanza generale. Queste decisioni aumentano oppure decrescono lo sforzo mentale complessivo nell'attività di guida, riflettendo, complessivamente, il grado di rischio accettabile del guidatore (Ibidem).

Nell'ambito della circolazione stradale, dunque, i rischi sono molteplici e riguardano una pluralità di variabili.

Nella gestione dei rischi stradali, in particolare quelli riguardanti le infrastrutture, sono coinvolti processi tecnici ed amministrativi molto complessi, che individuano nel decisore pubblico un ruolo determinante e di traccia: "i rischi che si presentano a noi diversi per frequenza, magnitudo e natura, sono tra di loro in competizione per spartirsi quel budget che il mondo delle strade riesce a mettere a disposizione per il miglioramento e per la sicurezza dell'infrastruttura e del transito" (Arditi 2008, 8).

Sul piano infrastrutturale è necessario intervenire in modo complessivo “affinché la percezione del conducente in ordine ai luoghi, sul piano urbanistico e territoriale, alle condizioni di visibilità e viabilità ed alla segnaletica possa corrispondere maggiormente alle situazioni di fatto, coinvolgendo il suo latente senso di responsabilità” (Villa 2002, 132).

Nella fase di prevenzione dei rischi stradali, grazie alle conoscenze ed alle competenze maturate, è possibile adottare alcune contromisure che possono essere agevolmente impiegate nella fase di progettazione e costruzione delle nuove strade.

La fase preventiva, in sede progettuale, rappresenta quella più decisiva e dovrebbe configurarsi come appropriata alle necessità reali.

Le amministrazioni e gli operatori delle strade dovrebbero, in sede decisionale, assumere scelte ed effettuare investimenti nei riguardi di quei rischi che si presentano con una probabilità di accadimento ragionevolmente elevata: “non è certamente accettabile che, solo per ragioni economiche, si possa decidere di non assumere le misure che sono necessarie per ridurre i rischi di esercizio, tutelando infrastrutture e utenti”(Arditi 2008, 9).

Nell'ambito dei comportamenti rischiosi legati all'attività di guida, i giovani, in particolare gli adolescenti, sembrerebbero costituire una fascia particolarmente vulnerabile.

In generale, la propensione al rischio sembrerebbe connotare l'adolescenza, fase del ciclo della vita nella quale il bisogno di rischiare si esprime con particolare intensità. L'attuazione dei comportamenti a rischio rappresenta uno strumento di affermazione della propria identità, per essere accettati e considerati nel mondo degli adulti: "alcuni adolescenti passano attraverso comportamenti ritenuti maturi, come sostenere le proprie idee in pubblico o impegnarsi in progetti di vita, mentre altri hanno bisogno di assumere comportamenti rischiosi per dimostrare la propria identità" (Di Cristofaro Longo 2002, 142).

Mediante indagini specifiche, è possibile definire riferimenti generali sulla percezione del rischio stradale da parte degli adolescenti e sulle loro conoscenze in merito alle conseguenze negative cui ci si espone, assumendo alcuni comportamenti alla guida. Sulla base delle conoscenze maturate possono essere pianificati interventi educativi e formativi mirati, quale fattore preventivo e di protezione, alla costruzione di una cultura della sicurezza stradale: "una cultura della sicurezza deve creare le capacità di

valutazioni socio-culturali del rischio: i giovani devono essere attrezzati a riconoscere i fattori di rischio e ad avere le competenze atte a controllare le varie situazioni. Deve essere, cioè creato un expertise tale da favorire processi decisionali corretti e prestazioni adeguate” (Ivi, 145).

La circolazione stradale può essere negativamente influenzata e condizionata dal consumo di numerose sostanze, legali ed illegali, quali gli psicofarmaci, l'alcol, le droghe. Tali sostanze, il cui consumo è generalmente sottovalutato e, nel caso dell'alcol e delle droghe illegali, dotato di un elevato grado di accettazione sociale, possono produrre effetti immediati sul comportamento nel traffico: “gli effetti delle singole sostanze e gli esiti negativi sulla circolazione stradale dipendono da diversi principi attivi che entrano in gioco, dalla quantità assunta, dall'abitudine al consumo e dal decorso dell'effetto della singola sostanza” (Stephan 2005, 136).

L'elevato consumo di alcolici in numerose occasioni sociali, caratteristica delle società contemporanee, si riflette inevitabilmente sulla circolazione stradale. La conduzione di un veicolo in presenza di un tasso alcolemico molto elevato rappresenta un elemento controverso, poiché coloro che generalmente consumano grandi quantità di alcol tendono a raggiungere gli effetti desiderati solo in corrispondenza di



valori alcolemici elevati (Ivi, 150). Tra tasso alcolemico oggettivamente rilevato e la percezione soggettiva degli effetti dell'alcol possono infatti esistere notevoli differenze, legate all'abitudine di consumo di alcolici ed al decorso dell'alcolemia: "più frequentemente e più massicciamente un organismo è esposto agli effetti dell'alcol, maggiormente saranno provocati dall'organismo i cosiddetti 'effetti opposti', effetti esattamente inversi al normale effetto dell'alcol" (Ibidem).

In molti Stati europei sono attualmente previsti, nonché disciplinati in modo dettagliato dalla legge, programmi terapeutico – riabilitativi finalizzati al reintegro, nella circolazione stradale, dei conducenti che abbiano commesso determinati tipi di infrazioni. Tali programmi, che hanno assunto la comune denominazione di *driver improvement*, si rivolgono in particolare a coloro che hanno guidato in stato d'ebbrezza oppure che hanno infranto i limiti di velocità, con lo scopo di modificare il loro comportamento, per ridurre il rischio di future infrazioni e permettere loro di riottenere o mantenere la patente di guida (Bartl 2005, 252).

Nella circolazione stradale dunque s'intrecciano fattori diversi: gli orientamenti culturali, i comportamenti

individuali, le interazioni che si stabiliscono tra gli individui, la consapevolezza dei rischi e dei pericoli.

Coloro che partecipano alla circolazione stradale sono influenzati da una pluralità di elementi, che possono ostacolare la capacità di percezione dei bisogni e delle esigenze degli altri.

La circolazione stradale è uno spazio sociale e culturale condiviso: sarebbe auspicabile, in questo senso, una maggior consapevolezza degli individui ed una miglior capacità di pensare e progettare le proprie azioni sapendo anticiparne le conseguenze, cogliendo la differenza tra decisioni che producono incrementi della sicurezza e quelle che aumentano l'assunzione di rischi (Stephan 2005, 125).

---

<sup>1</sup> La rilevazione sugli incidenti stradali, in Italia, prende avvio a partire dagli anni Trenta del secolo scorso, su iniziativa del RACI, Real Automobile Club d'Italia, continuando ininterrottamente fino al 1942, anno in cui le rilevazioni furono interrotte a causa degli eventi bellici. Dal 1949 le rilevazioni vengono riprese dall'Istat, a seguito dell'intervento, nel 1948, di una Commissione di studio specifica costituita presso l'Istituto Centrale di Statistica, che prese in esame le statistiche sugli incidenti stradali realizzate fino ad allora. La nuova rilevazione venne effettuata dall'Istat con la compartecipazione dell'ACI: inizialmente non fu possibile ottenere una raccolta completa d'informazioni, pertanto le serie dei dati ripartono regolarmente dal 1952. Il campo d'osservazione dell'indagine condotta dall'Istat, con la collaborazione dell'ACI, è costituito dall'insieme degli incidenti stradali verificatisi nel corso dell'anno solare sull'intero territorio nazionale, verbalizzati da un'autorità di polizia, mediante una rilevazione totale a cadenza mensile.

---

L'indagine è stata più volte ridefinita e ristrutturata: nel 1991 l'Istat ha uniformato il concetto di incidente stradale alle definizioni internazionali, includendo nella rilevazione esclusivamente gli incidenti che abbiano comportato danni alle persone ed interrompendo, dunque, la registrazione dei sinistri che non abbiano coinvolto e comportato lesioni a persone (Istat 2010).

<sup>2</sup> Nel Rapporto Istat – ACI 2010, l'indice di mortalità è calcolato come rapporto tra il numero dei morti ed il numero degli incidenti, moltiplicato per 100.

<sup>3</sup> Nel Rapporto Istat – ACI presentato nell'ottobre 2012, i cui dati si riferiscono ai sinistri verbalizzati dalle Forze dell'Ordine nel corso del 2011, emerge un quadro complessivamente positivo: dal 2001 ad oggi la riduzione del numero dei morti è pari al 45,6%. L'obiettivo generale della diminuzione della mortalità del 50% previsto per il 2010, fissato nel Libro Bianco dall'Unione Europea, non è stato ancora pienamente raggiunto dall'Italia, nonostante la prossimità a tale traguardo ed un valore medio superiore a quello europeo, pari al 44,5%.

Nell'Unione Europea, nel 2011, si sono registrati, in valore assoluto, 30.168 morti per incidente stradale, con una diminuzione, in termini percentuali, del 2,8% rispetto all'anno precedente, che aveva invece registrato complessivamente 31.052 decessi (Istat – ACI 2012,1).

<sup>4</sup> Indagini tese a quantificare i costi sociali degli incidenti stradali sono state svolte, a partire dal 1993, da tre istituzioni: l'Istat, quale fonte statistica ufficiale, l'ACI, quale organismo rappresentativo degli interessi dell'utenza motorizzata, l'Istituto Superiore di Sanità, che ha consentito la determinazione statistico – epidemiologica delle implicazioni sanitarie delle lesioni traumatiche da incidente stradale (Casellati 2000, 79).

<sup>5</sup> Le voci di costo indicate si riferiscono alla metodologia di calcolo dei costi degli incidenti stradali impiegata dall'ACI nell'indagine "I Costi sociali degli incidenti stradali – Anno 2008".

<sup>6</sup> "Tra il 1999 ed il 2003 è stata avviata una vera riforma dell'apparato sanzionatorio del Codice della strada, attraverso l'introduzione di alcune figure di illecito penale soprattutto contravvenzionali ed amministrative, le cui sanzioni sono state poste come presidio di specifici obblighi imposti agli utenti della strada: guida senza patente, guida sotto l'influenza dell'alcol e di sostanze stupefacenti, competizioni sportive su strada, gare in velocità" (Severino 2012).

<sup>7</sup> Sul sito istituzionale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, gli ultimi Programmi di Attuazione del Piano Nazionale per la Sicurezza Stradale disponibili sono il 4 ed il 5, finanziati, rispettivamente, con le risorse relative all'annualità 2008 per il 4 Programma e all'annualità 2009 per il 5 Programma. I Programmi di Attuazione del Piano Nazionale per

---

la Sicurezza Stradale, entrato in vigore nel 1999, hanno lo scopo di ripartire le risorse finanziarie in modo proporzionale all'entità dei danni sociali alle Regioni, alle Provincie ed ai Comuni sulla base di procedure, criteri e modalità definiti dallo stesso Programma. Dal sito [http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&f=cl&id\\_cat\\_org=29&id=1261](http://www.mit.gov.it/mit/site.php?p=cm&o=vd&f=cl&id_cat_org=29&id=1261) (data di ultima consultazione: 06/08/2013).

<sup>8</sup> "Nella metà degli anni '90 il nuovo comandante della Polizia Municipale di Cattolica si pose l'obiettivo di ridurre l'incidentalità, ispirandosi agli esempi disponibili in Europa. Dal 1996 ha realizzato circa 150 interventi concernenti la moderazione della velocità e la creazione di zone pedonali. Gli incidenti sono diminuiti da 300 (1995) a circa 100 all'anno, in gran parte concentrati nei mesi estivi, e le conseguenze risultano meno gravi (fra il 1999 ed il 2002 non si è avuto alcun morto)" (Lewanski e Tintori 2005, 110).

<sup>9</sup> Nell'ordinamento penale italiano attualmente i reati connessi alla circolazione stradale sono regolamentati dall'omicidio colposo, che appartiene alla categoria dei reati comuni di evento a forma libera. L'omicidio colposo è un reato, previsto dall'articolo 589 del Codice Penale, che ricorre quando qualcuno, per colpa, cagiona l'evento – morte di una persona. Nello specifico, se il fatto compiuto ed accertato si riferisce alla violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale, la pena prevista ed applicata prevede la reclusione dai due ai sette anni. La pena della reclusione, così come recitato nel comma 3° dell'articolo 589, prevede un'aggravante specifica per chi commette il reato sotto l'effetto di alcol o di droghe: si applica la pena della reclusione da tre a dieci anni se il fatto è commesso con violazione delle norme sulla disciplina della circolazione stradale da: 1) soggetto in stato di ebbrezza alcolica ai sensi dell'articolo 186, comma 2, lettera c), del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e successive modificazioni 2) soggetto sotto l'effetto di sostanze stupefacenti o psicotrope. <http://www.altalex.com/index.php?idnot=36774>

<sup>10</sup> Codice di Procedura Penale, Titolo V – Parte civile, responsabilità civile e civilmente obbligato per la pena pecuniaria. Articolo 74. Legittimazione all'azione civile<sup>1</sup>. L'azione civile per le restituzioni e per il risarcimento del danno di cui all'articolo 185 del Codice Penale può essere esercitata nel processo penale dal soggetto al quale il reato ha recato danno, ovvero dai suoi successori universali, nei confronti dell'imputato e del responsabile civile.

<sup>11</sup> È soprattutto verso la fine dell'Ottocento che l'automobile inizia a profilarsi come fenomeno specifico, a seguito dell'introduzione di una serie di innovazioni tecnologiche; nel 1886 Carl Benz, ingegnere tedesco fondatore dell'omonima fabbrica Benz&Cie, brevetta la prima automobile

---

della storia. L'automobile diviene un mezzo di trasporto sempre più conosciuto ed in grado di fare concorrenza alla carrozza, che esercita su di essa e un'influenza significativa sul piano funzionale e simbolico, anche quando l'auto inizia ad assumere una fisionomia più specifica: "guardando ancora oggi quegli arcaici modelli, sembra che i cavalli siano stati appena sfilati dalle stanghe ed al loro posto sia stato creato un assale snodato" (Brilli 1999, 75).

<sup>12</sup> Il fordismo, dal nome di Henry Ford, fondatore dell'omonima fabbrica di automobili, si fonda sulla realizzazione, su vasta scala, di prodotti standardizzati, realizzati in tempi brevi ed in contesti ad elevata meccanizzazione. Elemento fondante del nuovo processo produttivo è la catena di montaggio, rivolta specificamente alla produzione automobilistica e progressivamente destinata a divenire struttura portante della moderna industria manifatturiera (Pugliese 2005).

<sup>13</sup> Il 20 febbraio 1909, sul quotidiano francese "Le Figaro", viene pubblicato il "Manifesto del Futurismo", documento programmatico che definisce le fondamenta teoriche e culturali del Futurismo, movimento d'avanguardia che ebbe origine in Italia, diffondendosi successivamente in altri paesi europei. Lo spirito antiborghese, la rottura delle regole e della tradizione, il macchinismo, la dissoluzione delle forme ne rappresentano gli elementi costitutivi. Gli elementi ispiratori del movimento sono stati successivamente condotti alle estreme conseguenze: "connaturata a questo movimento era l'accettazione, anzi l'esaltazione piena e quasi sfrenata di alcuni dei connotati più caratteristici della civiltà moderna: la tecnica, il dinamismo esasperato dei rapporti umani e verbali, la meccanicità e l'automaticità delle associazioni, il taglio netto con i modi d'espressione e la vita del passato". (Asor Rosa 1996, 554).

<sup>14</sup> Il carico di lavoro mentale, o cognitive workload, a cui il conducente è sottoposto, nel corso dell'attività di guida, può essere definito, in linea generale, come lo sforzo mentale richiesto ad un individuo per raggiungere un livello di performance accettabile. I maggiori contributi offerti dagli studi condotti sul carico di lavoro mentale riguardano le possibilità di errori che il conducente di un veicolo può commettere nel processo di elaborazione delle informazioni, in termini di percezione, attenzione e distrazione (Toffetti 2002).

<sup>15</sup> In statistica il rischio può essere definito come  $R = f \times M$ , in cui  $R$  è l'indice di rischio,  $f$  è la frequenza degli eventi (o la stima della probabilità a priori) ed  $M$  è la magnitudo o l'intensità degli effetti o del danno causato dall'evento stesso. In generale, il rischio in cui un individuo può incorrere può essere definito come "danno probabile e dunque incerto a cui è esposto un soggetto, una comunità, un bene o altro, in seguito ad una

---

concatenazione di eventi possibili”(Villa 2002, 130), ma si configura anche, secondo un’ulteriore definizione, come “prodotto della possibilità del verificarsi di un evento futuro, moltiplicato per l’entità delle sue conseguenze, positive o negative” (Lewanski e Tintori 2005, 21).



**Figura 6: Commissione Europea, Orientamenti UE 2011 – 2020 per la sicurezza stradale**

## Capitolo 2

# L'Unione Europea e l'Italia di fronte al problema della sicurezza stradale. Gli interventi normativi e sociali

---

## 1 L'Unione Europea e la costruzione di una politica comunitaria sulla sicurezza stradale

### 1.1 Dai Trattati ai primi interventi programmatici

La gestione delle politiche in materia di sicurezza stradale e la presenza di una legislazione specifica rappresentano da tempo un settore condiviso da più attori istituzionali, che agiscono, oggi, di concerto tra loro: i governi nazionali, le amministrazioni locali e, in senso più ampio, diverse organizzazioni internazionali.

La regolamentazione normativa della circolazione stradale è, in generale, riconducibile alla diffusione capillare dell'automobile: in modo più specifico, essa è legata al conseguente emergere del fenomeno dell'incidentalità stradale. Le prime politiche di risposta agli incidenti stradali prendono avvio negli Stati Uniti, paese, per definizione, padre della motorizzazione di massa (Lewanski e Tintori 2005, 12).



La crescita progressiva del fenomeno della circolazione automobilistica rappresenta una realtà i cui effetti vanno oltre i confini nazionali, richiedendo accordi e convenzioni internazionali intesi a disciplinare, in modo quanto più possibile uniforme, i comportamenti degli utenti della strada, nonché la segnaletica stradale e le caratteristiche tecniche dei veicoli.

I problemi legati alla sicurezza hanno condotto alla nascita di una legislazione specifica e di politiche pubbliche in materia di sicurezza stradale, settore condiviso da più attori istituzionali ed a più livelli di governo.

L'Unione Europea da tempo detiene un ruolo strategico nel settore della sicurezza stradale, d'indirizzo e coordinamento nei confronti dei paesi membri. Il carattere transnazionale ed internazionale del fenomeno ha messo in evidenza, nel tempo, la necessità di intervenire attraverso disposizioni comunitarie, a fronte dell'insufficienza delle misure nazionali: "in Stati con la medesima popolazione ed un parco veicoli equivalente, il numero degli incidenti stradali e delle vittime varia anche in maniera sensibile" (Curti Gialdino 2007, 7).

Il quadro attuale è il risultato di un lungo percorso di crescita, normativa e legislativa, che ha portato al progressivo riconoscimento del ruolo indispensabile dell'Unione Europea in materia di sicurezza stradale, a partire dai Trattati fondativi.

Nel Trattato Costitutivo della Comunità Europea del 1957<sup>1</sup> viene definita una politica comune dei trasporti, menzionata nell'articolo 3 del TCE insieme alla politica agricola e commerciale, nella sezione espressamente dedicata alla definizione degli obiettivi dell'azione comunitaria. Tuttavia non viene fatta alcuna menzione specifica al tema della sicurezza dei trasporti.

La prima fase della storia della politica comune nel settore dei trasporti è stata caratterizzata da notevoli difficoltà d'attuazione, legate alle posizioni di molti Stati membri, "quanto all'asserita portata limitata, nonché all'assenza di precettività delle disposizioni contenute nel titolo del TCE dedicato ai trasporti" (Ivi, 1).

Fondamentali, nella direzione dell'attuazione effettiva del TCE, sono state le prese di posizione del Parlamento europeo, nonché le precisazioni interpretative fornite dalla Corte di giustizia con la sentenza del 22 maggio 1985, in cui venne accertata l'inazione del Consiglio nel settore dei trasporti e fissato allo stesso tempo un termine ragionevole per provvedere.

Una svolta in direzione della precisazione sul piano del diritto primario della competenza comunitaria è rappresentata dalle modifiche apportate dal Trattato di Maastricht al TCE nel 1992<sup>2</sup>. Nell'articolo 71 del Trattato, ex articolo 75 TCE, infatti,

viene fatto specifico riferimento alla necessità di adottare misure atte a migliorare la sicurezza dei trasporti, attribuendo dunque alla Comunità europea una specifica competenza normativa, con l'obiettivo generale di creare una politica comune, disciplinata da disposizioni specifiche.

Nel 1993 viene istituita, su Decisione del Consiglio, una banca dati comunitaria sugli incidenti stradali. Preso atto delle notevoli differenze tra i livelli di sicurezza stradale dei singoli Stati membri, uno dei primi obiettivi promossi in questo settore dall'Unione Europea è la valorizzazione e la promozione dello scambio di informazioni tra Stati mediante la realizzazione di una banca dati comune che consenta di "identificare e di quantificare i problemi, di valutare l'efficacia delle misure adottate e di determinare la pertinenza di un'azione comunitaria" (Decisione 93/74 del 30 novembre 1993, relativa alla creazione di una banca dati comunitaria sugli incidenti stradali, 93/704/CE).

Tale sistema, denominato CARE, è una struttura caratterizzata da un elevato grado di disaggregazione dei dati in esso contenuti e presentati dettagliatamente così come rilevati negli Stati, nella loro forma originaria. Nello specifico, i dati raccolti riguardano gli incidenti stradali che abbiano provocato lesioni corporali, escludendo dunque quelli che hanno causato solo danni alle cose. Tutti gli Stati membri hanno la possibilità di

accedere al sistema CARE, contribuendo alla sua realizzazione attraverso l'invio delle singole unità statistiche all'Istituto statistico delle Comunità europee, l'ISCE.

Nel Trattato di Lisbona, che è entrato operativamente in vigore nel 2009 ed ha apportato modifiche ai trattati precedenti, al settore dei trasporti è dedicato il Titolo VI, che si sostituisce, nell'insieme degli articoli da esso contenuti, al Titolo V nella disciplina in materia di politiche dei trasporti.

Anche nel progetto di Costituzione Europea precedente al Trattato di Lisbona, progetto che, com'è noto, a seguito dell'esito negativo dei referendum in Francia e in Olanda è stato abbandonato, viene fatto esplicito riferimento alla necessità di politiche comuni atte a migliorare la sicurezza nei trasporti (Trattato che adotta una Costituzione per l'Europa, Articolo III - 236, Sezione 7, Trasporti, 111).

Emerge dunque, già a partire dai Trattati fondativi dell'Unione Europea, la volontà di definire obiettivi comuni in materia di sicurezza stradale, nel rispetto, secondo il principio di sussidiarietà<sup>3</sup>, delle politiche e delle azioni dei singoli Stati membri.

Strategie comunitarie in materia di sicurezza stradale prendono operativamente avvio a seguito della presentazione di una Risoluzione del Consiglio europeo alla Commissione il 14 dicembre del 1984, attraverso cui si sollecitava la

presentazione di proposte specifiche; il 1986 viene proclamato Anno europeo della sicurezza stradale.

Il 1993 è considerato «l'anno zero» della politica per la sicurezza stradale in Europa (Lewanski e Tintori 2005, 86): in questo anno infatti la Commissione ha presentato il *Libro bianco sullo sviluppo futuro della politica comune dei trasporti* e viene pubblicato il primo *Programma d'azione in materia di sicurezza stradale*, che copre il periodo 1993 – 1997, nel quale la Commissione esplicita i propri intendimenti in materia ed i principi generali alla base delle azioni da seguire.

Nel 1997 viene adottato un secondo Programma d'azione, *Promuovere la sicurezza stradale nell'Unione*, nel quale la Commissione fissa la riduzione delle vittime degli incidenti stradali del 40% entro il 2010, quale obiettivo comune per gli Stati dell'Unione.

## **1.2 Dal Libro bianco agli Orientamenti 2011 – 2020 per la sicurezza stradale**

Nel 2001 la Commissione europea ha pubblicato il *Libro bianco sulle politiche di trasporto*, quale risposta alle strategia di sviluppo sostenibile stabilita dal Consiglio europeo di Göteborg nel giugno 2001.

La politica comune del sistema dei trasporti europeo non si è sviluppata in modo armonioso, dovendo fronteggiare una serie

di difficoltà, legate all'applicazione non sempre omogenea delle varie disposizioni comunitarie.

La crescita esponenziale dei vari modi di trasporto sul territorio europeo ha messo progressivamente in evidenza ulteriori problematiche, tra cui i problemi ambientali o di salute dei cittadini e la sicurezza sulle strade<sup>4</sup>: tendenze potenzialmente in crescita, in vista dello sviluppo economico e dell'ingresso di nuovi stati nell'Unione Europea.

La Parte terza della pubblicazione è dedicata specificamente agli utenti, riconosciuti come centro propulsore della politica dei trasporti: "che si tratti di cittadini o di professionisti, ciascuno deve poter disporre di un sistema di trasporto che soddisfi le proprie aspettative ed esigenze" (Libro Bianco, Parte terza, 2001).

Particolare attenzione è posta alla questione dell'insicurezza stradale, presentata come costante minaccia che riguarda trasversalmente tutti i cittadini comunitari: nel Libro viene infatti sottolineato che

*Gli incidenti stradali sono stati considerati fino a poco tempo fa un inevitabile corollario della nostra società e non hanno quindi suscitato forti reazioni. Come spiegare altrimenti la relativa tolleranza dimostrata nei confronti degli incidenti stradali, quando ogni giorno il numero di morti*

*sulle strade europee corrisponde in pratica a quello che si avrebbe in seguito alla caduta di un aereo di medie dimensioni? (Libro Bianco, La politica europea dei trasporti fino al 2010, Parte Terza: Porre gli utenti al centro della politica dei trasporti).*

L'azione comunitaria, seppure complessivamente rafforzata dall'introduzione di competenze specifiche nel Trattato di Maastricht, risulta non ancora pienamente incisiva: "non tutti gli Stati membri riconoscono ancora chiaramente la necessità di una reale politica europea in materia di sicurezza stradale e l'applicazione del principio di sussidiarietà rende difficile intervenire a livello comunitario" (Libro Bianco, Parte terza, 2001).

Particolare rilevanza viene attribuita, in questa sezione della pubblicazione, alla questione degli incidenti stradali e delle vittime della strada. Messa in rilievo l'evidenza dei dati statistici che sottolineano una crescita costante del fenomeno, sono riscontrate le criticità che limitano il perseguimento di risultati comuni: l'insufficienza dei mezzi finanziari destinati all'insicurezza stradale; la dispersione di responsabilità e risorse tra le numerose entità preposte alla sicurezza stradale, a livello statale e regionale, che ostacolano azioni di vasta portata; il ritardo degli interventi tecnici, rimandati da molti

Stati membri a causa della consistenza economica degli investimenti necessari; la permanenza di particolarità culturali che spesso sembrano giustificare atteggiamenti fatalisti, a fronte del mancato ottenimento di risultati tangibili.

L'obiettivo primario posto dall'UE nel documento, riguardo le due questioni, gli incidenti stradali e le vittime della strada, è la riduzione, tra il 2000 ed il 2010, del numero delle morti su strada. Tale impegno riguarda innanzitutto le autorità nazionali e locali, cui l'Unione Europea intende contribuire intervenendo su un duplice livello: l'armonizzazione di sanzioni, normative e controlli, in particolar modo per guida in stato d'ebbrezza ed eccesso di velocità, soprattutto sulla rete stradale transeuropea; la promozione delle nuove tecnologie a servizio della sicurezza stradale, in grado di contribuire, in generale, al lancio nel mercato automobilistico di veicoli più sicuri, nonché al rafforzamento dei metodi abituali di controllo e sanzione, grazie alla diffusione di mezzi automatici e di dispositivi a bordo di ausilio alla guida.

L'Unione Europea ha fissato per il 2010 una riduzione del 50% delle morti per incidenti stradali rispetto al 2000, un traguardo ambizioso ma che non è stato, allo stato attuale, ancora pienamente raggiunto<sup>5</sup>.

Nel 2002 viene proposta l'istituzione di un *Osservatorio europeo della sicurezza stradale*, l'*European Road Safety*



*Observatory*, una struttura interna della Commissione che potesse fungere da punto di raccordo per i dati e le casistiche inerenti gli incidenti stradali; esso è stato dotato di un sistema, *Safetynet*, uno strumento di raccolta dati e di monitoraggio disponibile per tutti gli operatori della sicurezza stradale.

Nel 2003 la Commissione europea ha adottato il terzo programma d'azione per la sicurezza stradale 2003 – 2008, denominato *Dimezzare il numero delle vittime della strada entro il 2010: una responsabilità condivisa*. La grande novità del nuovo programma è rappresentata dall'introduzione del concetto di responsabilità condivisa, quale richiamo alla natura necessariamente sinergica della sicurezza stradale, intesa come risultato di interventi che coinvolgano, a più livelli, soggetti differenti: enti territoriali, industria automobilistica, i singoli utenti.

Nel nuovo programma d'azione l'Unione Europea rivendica e ribadisce il proprio ruolo, all'interno di un mercato unico del trasporto ormai consolidatosi ed in continua espansione, che necessariamente richiede un approccio sistematico. Esso è in grado di ridurre i costi legati agli incidenti stradali e le notevoli disuguaglianze tra Stati membri: "questo approccio implica un'azione coordinata, orientata verso obiettivi comuni, a livello locale, regionale, nazionale e comunitario. Un'azione concertata è giustificata per trattare i problemi di sicurezza

stradale comuni, ottenere una migliore sensibilizzazione e attuare le misure più efficaci ai vari livelli” (Programma d’azione 2003, Una responsabilità condivisa, 10).

Nel programma sono individuati i sei principali settori d’azione e d’intervento, che riguardano, in primo luogo, il comportamento degli utenti, attraverso il rispetto più rigoroso ed uniforme, sul territorio comunitario, della normativa esistente sulla sicurezza stradale. Seguono la necessità di diffondere in modo più uniforme il progresso tecnico, con l’obiettivo di rendere i veicoli più sicuri, attraverso l’omologazione completa delle automobili e dei veicoli motorizzati a due ruote, competenza esclusiva dell’Unione Europea. Gli altri settori di intervento sono il miglioramento delle infrastrutture stradali e della sicurezza del trasporto professionale di merci e di passeggeri; il rafforzamento delle misure di intervento, soccorso e cure alle vittime di incidenti stradali nonché un’organizzazione più sistematica della raccolta, l’analisi e la diffusione dei dati relativi agli incidenti stradali.

L’importanza dell’obiettivo di ridurre le vittime della strada, fissato già precedentemente nel Libro bianco, viene confermata nel nuovo programma, sottolineandone il significato mobilitatore, teso ad incrementare l’impegno collettivo ma anche una partecipazione più consapevole dei

singoli Stati, considerata la necessaria ripartizione delle responsabilità per i diversi aspetti costitutivi della sicurezza stradale, a tutti i livelli di governo (Ivi, 9).

Nel 2004 prende avvio un'altra significativa iniziativa, la *Carta europea della sicurezza stradale*, una piattaforma paneuropea, approvata dalla Commissione, rivolta a tutti gli stakeholders potenzialmente coinvolti, nei rispettivi ambiti di attività, nella gestione della sicurezza stradale: associazioni, imprese, enti pubblici, istituti di ricerca, scuola.

La specificità del progetto consiste nella volontarietà dell'adesione e della sottoscrizione della Carta, azione attraverso cui gli attori si impegnano ad intraprendere azioni concrete ed a condividere buone pratiche per risolvere i problemi connessi alla sicurezza stradale; allo stesso tempo, la Carta offre ai soggetti firmatari riconoscimento europeo, nonché la divulgazione delle azioni proposte. La strategia globale sottesa al progetto si fonda sui singoli contributi, indirizzabili in specifici *fields of action*, la cui esplicitazione viene richiesta nella fase dell'adesione: comportamento degli utenti, sicurezza dei veicoli, sicurezza delle infrastrutture, trasporto professionale, incidentologia. L'adesione comporta inoltre precisi diritti e doveri da parte dei firmatari: in particolare, le azioni intraprese a favore della sicurezza stradale otterranno ufficialmente riconoscimento dalla

Commissione europea (European Road Safety Charter, 2004).

Nel 2006 una Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio riguarda specificamente il rilascio della patente di guida, con l'obiettivo di armonizzare le normative vigenti nazionali in materia di rilascio. Obiettivi comuni sottesi alla Direttiva sono la riduzione delle possibilità di frode, attraverso l'istituzione di un modello unico di patente, sostitutivo del precedente e la possibilità di offrire garanzia alla libera circolazione dei cittadini, che hanno la possibilità di circolare incondizionatamente in tutti i paesi dell'Unione Europea supportati dal riconoscimento reciproco delle patenti rilasciate dagli Stati membri.

A seguito del terzo programma d'azione, la Commissione europea, nel 2010, ha definito nuovi obiettivi per la sicurezza stradale nella Comunicazione *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011 – 2020 per la sicurezza stradale*.

I programmi precedenti hanno complessivamente contribuito a realizzare notevoli progressi in materia, seppure il conseguimento dell'obiettivo iniziale, il dimezzamento del numero delle vittime della strada entro il 2010, fosse difficilmente raggiungibile. Tuttavia la definizione di strategie d'azione collettive ha incoraggiato i paesi dell'UE ad essere

più proattivi nel migliorare la sicurezza stradale e ha fortemente contribuito a ridurre in maniera significativa il numero delle vittime sulle strade dell'Unione Europea (Orientamenti 2011 – 2020 per la sicurezza stradale).

Secondo una soluzione di continuità con le iniziative precedenti, dunque, i nuovi orientamenti intendono proseguire sul solco già tracciato, individuando nuovamente negli utenti, nelle vetture e nelle infrastrutture i tre capisaldi imprescindibili nella definizione delle misure necessarie, secondo un'adeguata combinazione di cooperazione, condivisione delle migliori pratiche, ricerca e studi, campagne di sensibilizzazione e, ove possibile, misure normative.

La creazione di uno spazio comune della sicurezza stradale appare indispensabile, attraverso un approccio coerente ed integrato, in grado di tener conto delle sinergie tra le politiche per la sicurezza stradale a livello locale, nazionale ed europeo e le altre politiche pubbliche europee.

La Commissione ritiene coerente la conferma dell'obiettivo principale fissato nelle iniziative precedenti, ossia il dimezzamento del numero totale di vittime della strada dell'Unione nel 2020 a partire dal 2010.

Gli obiettivi posti dal nuovo Programma d'azione, secondo una soluzione di continuità con le iniziative precedenti, riguardano il comportamento e la preparazione degli utenti della strada, il

rafforzamento dell'applicazione della normativa stradale, il miglioramento della sicurezza delle infrastrutture stradali e dei veicoli. Sono inclusi anche la promozione dell'impiego delle moderne tecnologie, l'incremento dei servizi di emergenza e di assistenza post – incidente e la protezione degli utenti più vulnerabili della strada.

Nel 2008 la Commissione ha presentato una proposta di Direttiva per l'istituzione di un quadro generale per la diffusione dei sistemi di trasporto intelligenti nel settore del trasporto stradale, con l'obiettivo generale di favorire la diffusione più capillare ed armonica dei sistemi di trasporto intelligenti, gli *Intelligent Transport System*. Tali dispositivi possono contribuire, con l'ausilio delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione, a rendere il trasporto stradale, inteso nelle sue specificità - trasporto merci e passeggeri – più efficiente, rispettoso dell'ambiente e più sicuro.

Le difficoltà maggiori legate alla piena attuazione dell'azione normativa europea sono legate all'applicazione spesso erronea del principio di sussidiarietà: “molti Stati membri hanno difatti fatto valere che le proposte in materia della Commissione europea non risultano giustificate sotto il profilo della sussidiarietà”(Curti Gialdino 2007, 7).

Queste iniziative, d'ostacolo rispetto ai tentativi d'armonizzazione in materia perseguiti a livello comunitario, si fondano su un'interpretazione non corretta di tale principio. Esso, se correttamente inteso, non si oppone infatti all'esercizio della competenza comunitaria, poiché il settore delle politiche dei trasporti ricade nel novero delle competenze concorrenti; alcune regole inoltre, ad esempio quelle in materia di sanzioni, necessitano di un percorso di armonizzazione, perseguibile, in via preferenziale, attraverso l'azione comunitaria.

Nell'articolo 71 del TCE, inoltre, si fa riferimento al termine *misure*, rispetto alla scelta degli atti giuridici più appropriati per la realizzazione di una disciplina comunitaria della sicurezza stradale, offrendo dunque alle istituzioni diverse possibilità di scelta (Curti Gialdino, 2007).

Lo strumento della Direttiva<sup>6</sup>, il più utilizzato in questo settore, appare tuttavia il più consono su più fronti: è l'atto tipico per il riavvicinamento delle legislazioni e, pur esigendo obbligatorietà, è dotato del carattere della flessibilità, di cui è privo il Regolamento<sup>7</sup>. Il suo impiego infatti è poco richiamato dal principio di sussidiarietà, che invece preferisce far riferimento alla Direttiva.

Secondo una visione d'insieme, i capisaldi dei Programmi d'azione che si sono susseguiti dal 1993 ad oggi sono la riduzione delle vittime della strada e degli incidenti stradali.

Il raggiungimento di tali obiettivi è subordinato all'impegno dei singoli Stati membri, che devono impegnarsi, in primo luogo, a ridurre il numero dei decessi a seguito di incidente stradale.

Gli interventi promossi dall'Unione Europea tendono inoltre ad un processo d'armonizzazione complessivo delle politiche per la sicurezza stradale dei paesi comunitari, in grado di agire, sinergicamente, su più fronti: quello normativo, sanzionatorio, infrastrutturale, tecnologico e formativo.

## **2 Il cammino legislativo dell'Italia verso la sicurezza stradale**

### **2.1 La nascita della circolazione stradale e i primi provvedimenti di settore**

In Italia la circolazione stradale è stata caratterizzata da un percorso legislativo ampio ma caotico.

Il concetto di sicurezza stradale ha acquisito rilevanza e spessore normativo soprattutto a partire dagli anni Ottanta, periodo in cui, parallelamente, l'Unione Europea iniziava a profilare in modo più marcato una strategia comunitaria in materia; da questo momento in poi la questione della



sicurezza sulle strade si pone all'attenzione della scena politica e dell'opinione pubblica.

Lo sviluppo della motorizzazione e la crescita del trasporto veicolare procedono parallelamente ai cambiamenti che investono l'Italia e che ne modificheranno, soprattutto negli anni della ricostruzione post – bellica, il profilo economico, sociale e culturale.

I primi interventi in materia e la prima legislazione di settore risalgono alla seconda metà dell'Ottocento; in questo periodo, la comparsa dei primi veicoli dotati di motori a scoppio ed i conseguenti cambiamenti che si riflessero sulla rete stradale indussero le autorità a considerare la definizione di alcune regole specifiche.

Il primo intervento di settore è rappresentato dal Regio Decreto n° 4697 del 1868, che emana il «Regolamento di polizia stradale, e per garantire la libertà di circolazione e la materiale sicurezza di passaggio».

Tale provvedimento, abrogando tutti i Regolamenti generali vigenti nelle diverse province italiane, di fatto realizzò l'unificazione del paese anche sotto il profilo della circolazione stradale. Essa, tuttavia rifletteva complessivamente la situazione generale di un paese contrassegnato da una profonda frattura tra paese “reale”, prevalentemente agricolo e rurale, caratterizzato da elevati tassi di analfabetismo, povertà

e mortalità infantile e paese “legale”, circoscritto ad una minoranza di cittadini alfabetizzati che, “in virtù della loro ricchezza, erano abilitati all’esercizio del voto e quindi ad eleggere i membri della Camera e delle amministrazioni locali” (Franco 2010, 8).

La prima effettiva normativa nazionale sulla circolazione delle automobili è del 1901, promulgata con il Regio Decreto n°416 del 28 luglio 1901, «Regolamento per la circolazione delle automobili sulle strade ordinarie». Il principio ispiratore di tale complesso normativo, il primo a disciplinare la circolazione automobilistica, è in primo luogo l’esigenza di tutela dell’incolumità pubblica, piuttosto che il nascente fenomeno sociale della circolazione a motore: “l’esiguità delle norme dedicate all’auto costituisce un sintomo dell’atteggiamento del legislatore di allora” (Ivi, 9).

La prima trattazione organica sulla circolazione stradale è riconducibile al Regio Decreto n°3043 del 1923, a cui è stata attribuita la qualifica, forse impropria ma significativa, di primo Codice della strada: “la definizione più consona sarebbe quella di codice della circolazione, non essendo state inserite, nel testo, disposizioni specifiche relative alla tutela delle strade” (Franco 2010, 16).

Lo sviluppo della motorizzazione, in Italia, correlato alla diffusione dell’automobile, incide positivamente sullo sviluppo

della rete viaria, ancora secondaria, dal punto di vista infrastrutturale, rispetto a quella ferroviaria. La crescita di tali fenomeni contribuì, parallelamente, al consolidamento progressivo del mercato automobilistico<sup>8</sup>.

Negli anni si susseguono nuovi testi legislativi che sostituiscono i precedenti. I nuovi Codici della strada disciplineranno progressivamente elementi connessi alla circolazione stradale scarsamente considerati in precedenza, ma la cui necessità di regolamentazione, sul piano legislativo, riflette i cambiamenti di un fenomeno sociale in costante crescita.

Il Regio Decreto n°3179 del 1928 introduce il secondo Codice della strada, in un contesto storico e sociale caratterizzato dalla presenza del regime fascista. Questo nuovo testo, costituito da 4 Titoli, può essere effettivamente considerato, rispetto al precedente, Codice della strada: il primo Titolo è espressamente dedicato alla tutela delle strade e delle aree ad uso pubblico, materia mancante nel codice precedente.

A questo testo seguirà un altro, nel 1933, introdotto dal Regio Decreto n°1740, secondo una sistematizzazione dei contenuti che riflette quella del Codice del 1928: la tutela delle strade e delle aree ad uso pubblico, la circolazione dei veicoli, degli animali e dei pedoni, gli autoveicoli ed i conducenti, le disposizioni generali (Franco 2010, 31).

Questo testo verrà sottoposto, negli anni in cui rimarrà in vigore, a continue modifiche, che intendevano adattarlo alla dinamicità di un fenomeno in costante evoluzione, quello della circolazione stradale, che ha cominciato ad assumere un'evidenza economica e sociale ormai riconosciuta a livello normativo.

Gli anni di entrata in vigore e di vigenza del Codice sono quelli di un contesto caratterizzato dalla crescita della motorizzazione di massa, favorita dall'entrata nel mercato automobilistico di vetture ultraeconomiche che favoriranno l'incremento progressivo della circolazione veicolare italiana<sup>9</sup>.

La crescita del trasporto veicolare, negli anni della ricostruzione post – bellica, interessa la comunità internazionale, quale fenomeno più non ascrivibile all'interno dei confini nazionali, a causa degli spostamenti crescenti di persone e merci e del passaggio progressivo della mobilità dal vettore collettivo, quello dei mezzi destinati al trasporto pubblico, a quello individuale.

Negli anni successivi l'Italia è interessata da profondi mutamenti che ne cambiano radicalmente il profilo economico, sociale e culturale. Da realtà caratterizzata da un'economia di tipo agricolo, essa diviene un paese industriale, dotato di un sistema produttivo avanzato in grado di farla competere, sul

piano internazionale, con le altre grandi potenze industriali dell'occidente capitalistico.

In questo contesto viene approvato, con il Decreto del Presidente della Repubblica n°393, nel 1959, il *Testo unico sulle norme della circolazione stradale*, il quarto Codice della strada, entrato in vigore il 1 luglio dello stesso anno.

Questo testo è stato caratterizzato da un lungo periodo di vigenza, protrattosi sino ai primi anni 90; in questo lungo periodo sono dunque notevoli ed inevitabili i cambiamenti sociali, culturali, politici e tecnologici che investono l'Italia.

Sul fronte viario, la rete autostradale conosce una crescita imponente, a fronte di uno sviluppo della viabilità ordinaria rimasto a livelli inferiori rispetto ad altri paesi; tale elemento si combina con un elevato numero di autoveicoli per abitante, che collocava l'Italia ai primi posti nel mondo (Ivi, 48).

## **2.2 Gli interventi degli anni '90: dal Quinto Codice della strada al Piano Nazionale della Sicurezza Stradale**

Alla crescita della circolazione stradale, in Italia, corrisponderà gradualmente una crescita della sinistrosità stradale.

L'evoluzione storica di questo fenomeno può essere suddivisa in tre fasi: la prima, tra gli anni '50 e '60, caratterizzata da una crescita delle vittime che segue in modo analogo il complesso dei paesi dell'Unione Europea a 15; la seconda, tra gli anni '70

e '80, fase in cui si registra una riduzione delle vittime che riporta l'Italia ai tassi di mortalità della metà degli anni '50; gli anni '90, caratterizzati da un numero costante di vittime, che sembra aumentare leggermente nella prima metà del decennio, in corrispondenza dell'entrata in vigore del quinto Codice della strada (Franco 2010, 49).

Secondo una visione d'insieme, sembra emergere, sul piano legislativo, un graduale riconoscimento della necessità di regolamentare non solo la circolazione, ma anche di tutelare, in modo specifico, la sicurezza e la salute dei cittadini. Tuttavia il panorama normativo, alla fine degli anni '80, si prospettava così complesso, che il cittadino risultava privo di quel minimo di punti di riferimento che soprattutto il Codice della strada avrebbe dovuto dargli.

Una più esplicita ed organica attenzione nei riguardi della sicurezza sulle strade si è manifestata a partire dai primi anni '90 (Lewanski e Tintori 2005, 95).

In tale scenario, nel 1988 viene costituita una Commissione interministeriale per la riforma del Codice della strada vigente, di cui fecero parte i rappresentanti di tutti i Ministeri e gli organismi pubblici interessati, cui venne assegnato un duplice compito: la predisposizione di uno schema di disegno di legge delega, la n°190 del 1989, e l'avvio della stesura di uno schema di legge delegata, il nuovo Codice della strada, sulla

base di una serie di principi e di criteri direttivi indicati nell'articolo 2 della legge delega, cui far riferimento nella definizione del testo. Nell'articolo viene indicato esplicitamente che il nuovo Codice deve essere informato alle esigenze di tutela della sicurezza stradale (Ibidem).

Con la pubblicazione del Decreto Legislativo n°285 pertanto, con decorrenza a partire dal 1 gennaio 1993, entra in vigore il nuovo Codice, il primo ad avvalersi ufficialmente di tale denominazione<sup>10</sup>.

Nel Codice della Strada entrato in vigore nel 1993, per la prima volta viene esplicitato il principio della sicurezza stradale, quale riferimento ispiratore per successive norme e provvedimenti. Esso è caratterizzato da un'impostazione sistematica, che si fonda su tre elementi essenziali, che ne determinano l'articolazione complessiva: la strada, il veicolo, la persona umana. Quest'ultimo elemento, seppur in posizione sequenziale rispetto ai precedenti, assume, nella disciplina, una posizione di indubbia centralità: le elaborazioni normative concernenti la strada ed il veicolo, infatti, sono pensate in funzione della salvaguardia e della sicurezza della persona umana.

Il Codice, dal 1 gennaio 1993, ha visto succedersi negli anni più di 60 interventi normativi che ne hanno cambiato complessivamente la fisionomia; tali interventi riguardano

soprattutto il ruolo delle sanzioni e la loro natura (Colombo 2011, 97).

Esso ha avuto il merito di disciplinare, attraverso l'introduzione di due distinti articoli, due fenomeni prima non regolamentati: la guida sotto l'influenza dell'alcool, nell'articolo 186, e la guida in stato di alterazione psicofisica per uso di sostanze stupefacenti, nell'articolo 187 (Ivi, 96).

Nel 1998 è stata presentata in Parlamento dal Ministro dei Lavori pubblici la *Prima relazione al Parlamento sullo Stato della Sicurezza Stradale*, nella quale veniva evidenziata la necessità di predisporre un piano nazionale per la sicurezza stradale, "consistente in un sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per migliorare i livelli di sicurezza" (Cialdini 2001, 19).

In seguito, la legge del 17 luglio 1999 n°144 istituisce il *Piano nazionale della sicurezza Stradale*, che intende, nello specifico, reperire le indicazioni del secondo Programma d'azione per la sicurezza stradale elaborato dalla Commissione europea, che, com'è noto, stabiliva il raggiungimento dell'obiettivo comunitario della riduzione delle vittime della strada del 40%<sup>11</sup>.

Il Piano consiste in un "sistema articolato di indirizzi, di misure per la promozione e l'incentivazione di piani e strumenti per



migliorare i livelli di sicurezza da parte degli enti infrastrutturali, di misure di prevenzione e controllo, di dispositivi normativi ed organizzativi, finalizzati al miglioramento della sicurezza stradale secondo gli obiettivi comunitari” (Legge 17 maggio 1999, n°144, articolo 23).

Le linee d’azione specifiche definite nel Piano riguardano una pluralità di campi d’azione. In primo luogo, il Piano punta alla definizione di misure d’indirizzo e coordinamento che coinvolgano governi regionali, amministrazioni locali, enti gestori delle strade, servizi di trasporto ed imprese, nonché alla costruzione di una cultura della sicurezza stradale, attraverso azioni di informazione, educazione e sensibilizzazione dei cittadini. Gli altri settori d’intervento individuati riguardano il rafforzamento dell’azione di prevenzione, controllo e repressione, a livello centrale e locale, dell’azione sanitaria, il miglioramento delle regole e dei controlli sui veicoli ed i conducenti, lo sviluppo dell’informazione agli utenti e delle campagne di sensibilizzazione.

Il Piano è stato approvato nel 2002 insieme al primo Programma d’attuazione, seguito da un secondo Programma nel 2003. I Programmi annuali di attuazione del Piano nazionale hanno lo scopo di ripartire le risorse finanziarie in modo proporzionale all’entità dei danni sociali alle regioni, alle

province ed ai comuni sulla base di procedure, criteri e modalità definiti dallo stesso Programma.

Nel Terzo Programma d'attuazione, a fronte dei notevoli divari di sicurezza riscontrati, si mette in evidenza la necessità di "contrastare la bassa capacità di miglioramento, per la quale sono necessarie modificazioni strutturali delle strategie e delle azioni a livello nazionale, regionale e locale: occorre creare nuovi strumenti, nuove abilità e, soprattutto, raggiungere più elevati livelli di efficacia" (Piano nazionale della sicurezza stradale, 3° Programma d'attuazione, Relazione illustrativa, 5.)

Con l'attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale, entrato in vigore nel 1999, e i successivi Piani annuali, si inizia dunque a governare, anche dal punto di vista legislativo, la sicurezza stradale.

Complessivamente il panorama legislativo in materia di circolazione e di sicurezza stradale si configura ampio ed eterogeneo, caratterizzato, in molti casi, dal proliferare di leggi settoriali; alcuni provvedimenti hanno tuttavia inciso in modo più significativo sulla gestione della materia, per la risonanza e l'eco avute sull'opinione pubblica.

Nel 2003 viene introdotta nel Codice della strada, nell'articolo 126 bis, dal Decreto Legge n°151 del 27 giugno 2003, la patente a punti, la misura più nota all'opinione pubblica di una legge, la n°214 del 1 agosto 2003, che complessivamente

disciplinava numerosi aspetti della circolazione stradale: la limitazione della velocità in presenza di precipitazioni atmosferiche; l'obbligo della presenza a bordo del veicolo di un giubbotto riflettente; l'introduzione del certificato d'idoneità alla guida per la conduzione dei ciclomotori da parte dei minori; l'inasprimento delle sanzioni, ad esempio prevedendo la revoca o sospensione della patente e della carta di circolazione, nonché il sequestro del veicolo, in caso di corse illegali.

L'introduzione della patente a punti era già stata prevista dalla legge n°85 del 2001, che prevedeva, in generale, la revisione del nuovo Codice della strada, con l'intento di conferire organicità alla complessa stratificazione di modifiche che si era succeduta a partire dall'introduzione del nuovo Codice.

Il meccanismo della patente a punti, com'è noto, consiste nell'assegnazione ad ogni licenza di guida di una dote di partenza di 20 punti, decurtabili in base alle infrazioni commesse, ad ognuna delle quali corrisponde un punteggio prestabilito che ne riflette la gravità.

L'idea centrale, alla base del progetto, riflette la possibilità di agire sulla *ratio* del conducente, motivato ad evitare sanzioni che potrebbero condurlo alla perdita della licenza di guida, innescando, allo stesso tempo, un auspicabile processo d'apprendimento: commessa l'infrazione, sarebbe opportuno

evitare ulteriori sanzioni, per non incorrere, successivamente, in misure più restrittive (Lewanski e Tintori 2005, 100).

Il nuovo Codice della strada è stato, negli anni della sua vigenza, sottoposto dal legislatore a diverse modifiche, in particolare con la legge n°120 del 29 luglio 2010, recante disposizioni in materia di sicurezza stradale, che ha rappresentato un significativo incentivo per le istituzioni: “è chiaro quindi il segnale di incoraggiamento per il legislatore a procedere nel senso intrapreso, anche al fine di consolidare i risultati già conseguiti e di scongiurare un indesiderabile affievolimento degli stessi una volta che sia stato superato l’impatto iniziale delle nuove norme” (Camera dei Deputati, Proposta di legge delega n ° 4662, 2012, 1).

L’importanza sociale, la complessità e la rilevanza pubblica del fenomeno della circolazione stradale, strettamente correlato alla questione della sicurezza, ad esso connessa, lo hanno reso sensibile ai mutamenti sociali ed all’esigenza di adeguare la normativa vigente a tali mutamenti.

Tuttavia il contesto normativo e legislativo e normativo legato alla circolazione stradale appare complesso e non sempre facilmente comprensibile per i cittadini, per i quali esso dovrebbe invece costituire un punto di riferimento per l’esperienza quotidiana.

---

<sup>1</sup> Il Trattato della Comunità europea, noto anche come Trattato di Roma, “puntava alla costruzione di un’area di libero scambio con tariffe doganali esterne comuni, all’introduzione di una politica comune per agricoltura e trasporti, alla creazione di un Fondo sociale europeo e di una banca europea degli investimenti, nonché in generale allo sviluppo di relazioni più strette fra gli stati membri” (Barbera e Fusaro 2001, 56).

<sup>2</sup> Il Trattato di Maastricht venne firmato nel febbraio 1992, ponendo le basi della moneta unica, l’euro, e costituendo anche un trattato nuovo che al TCE si aggiunge, chiamato appunto Trattato sull’Unione europea, TUE (Ivi, 57)

<sup>3</sup> Al principio di sussidiarietà si fa riferimento nell’articolo 5 comma 2 del Trattato che istituisce la Comunità Europea: “Nei settori che non sono di sua esclusiva competenza la Comunità interviene, secondo il principio della sussidiarietà, soltanto se e nella misura in cui gli obiettivi dell’azione prevista non possono essere sufficientemente realizzati dagli Stati membri e possono dunque, a motivo delle dimensioni o degli effetti dell’azione in questione, essere realizzati meglio a livello comunitario” (Gentilini 2007, 91).

<sup>4</sup> “Le altre difficoltà comuni messe in evidenza nel Libro bianco, sono, ad esempio, la crescita disuguale dei vari modi di trasporto: la strada rappresenta il 44% del trasporto di merci contro l’8% della ferrovia ed il 4% delle vie navigabili. Il trasporto stradale di passeggeri rappresenta il 79%, quello aereo il 5% e quello ferroviario il 6%; la congestione su alcuni grandi assi stradali e ferroviari, nelle grandi città e in alcuni aeroporti”. [http://europa.eu/legislation\\_summaries/environment/tackling\\_climate\\_change/124007\\_it.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/environment/tackling_climate_change/124007_it.htm)

<sup>5</sup> Secondo il Rapporto Istat – ACI presentato nell’ottobre 2012, l’obiettivo generale della diminuzione della mortalità del 50% previsto per il 2010, fissato nel Libro Bianco dall’Unione Europea, non è stato ancora pienamente raggiunto dall’Italia, nonostante la prossimità a tale traguardo ed un valore medio superiore a quello europeo, pari al 44,5%. In particolare nell’Unione europea, nel 2011, si sono registrati, in valore assoluto, 30.168 morti per incidente stradale, con una diminuzione, in termini percentuali, del 2,8% rispetto all’anno precedente, che aveva invece registrato complessivamente 31.052 decessi (Istat – ACI 2012).

<sup>6</sup> Le Direttive sono “atti che vincolano uno o più o tutti gli stati membri in vista di un risultato che devono raggiungere, entro un certo termine, facendo ricorso agli strumenti giuridici più opportuni ed adatti allo scopo: quel che conta, dal punto di vista del diritto comunitario, è il risultato”(Barbera e Fusaro 2001, 67).

<sup>7</sup> I Regolamenti “sono vere e proprie «leggi» dell’Unione: atti normativi di portata generale obbligatori in tutti i loro elementi, direttamente applicati in tutti gli stati membri: possono avere come destinatari persone fisiche o giuridiche, soggetti pubblici o privati”(Ibidem).

---

<sup>8</sup> “Nel 1906 il mercato automobilistico italiano contava ben 96 fabbriche di automobili, tra cui la Fiat, la Isotta Fraschini di Milano, la Lancia e, nel 1910, l’Anonima lombarda fabbrica automobili (Alfa), che pochi anni dopo si fuse con la fabbrica di Nicola Romeo” (Franco 2010, 23). La Fiat assumerà, progressivamente, il controllo di tutte le fabbriche nazionali, secondo un graduale processo di concentrazione del mercato di produzione delle automobili iniziato negli anni Trenta.

<sup>9</sup> “Nel 1936 la Fiat commercializza la Topolino che, grazie alle sue caratteristiche di ‘utilitaria’ economica piccola e maneggevole, segna l’ingresso degli italiani nella dimensione dei consumi di massa trasformando modesti operai in altrettanti piccoli consumatori. Nel 1955 viene prodotta la Seicento, e con la Cinquecento decolla il sistema nazionale fondato sull’‘utilitaria’” (Abbruzzese 2000, 217).

<sup>10</sup> Nuovo Codice della strada, Decreto legislativo 30 aprile 1992, n°285, Gazzetta Ufficiale n° 114 del 18 maggio 1992.

<sup>11</sup> “Il conseguimento di questi obiettivi consentirebbe di recuperare il pesante ritardo che il nostro Paese ha accumulato negli anni '90 rispetto alla evoluzione media europea. A causa di tale ritardo l’Italia registra ogni anno circa 2.800 morti “in più” rispetto ai Paesi più attenti ai problemi della sicurezza stradale”(Indirizzi generali e Linee Guida di attuazione del Piano Nazionale della sicurezza stradale, Note di Sintesi, 1999, 1).



## Capitolo 3

# **Volontariato e sicurezza stradale. Una ricerca sul valore aggiunto dell'associazionismo nella tutela, prevenzione e soccorso degli incidenti stradali**

---

### **1 Il volontariato per la sicurezza stradale**

Tra gli elementi caratterizzanti la sicurezza stradale, come abbiamo visto nel capitolo iniziale, vi è l'essere terreno d'azione e campo d'interesse di una pluralità d'attori sociali: le istituzioni, la Pubblica Amministrazione, i cittadini, quali utenti della strada e soggetti attivi della circolazione stradale; a questi attori aggiungiamo ora le associazioni di volontariato.

In particolare, soffermandoci in questo capitolo sul ruolo e sul punto di vista di quest'ultimo attore, poniamo subito all'attenzione del lettore un dato interessante. Sembra emergere un'attenzione diffusa, da parte dei gruppi di volontariato, verso differenti ambiti della sicurezza stradale: la cultura della prevenzione, le attività di sensibilizzazione, la tutela delle vittime della strada ed il riconoscimento di diritti non ancora sufficientemente garantiti dalla normativa



esistente, gli interventi in situazioni d'emergenza legate al verificarsi di incidenti stradali.

Il volontariato è una componente stabile e permanente della società civile. Esso si configura attualmente come realtà organizzata, strutturata e qualificata, che tende ad assumere, stabilmente, la forma associativa: tali elementi contribuiscono alla sua riconoscibilità sociale, rispetto all'autorità pubblica ed ai cittadini (Ranci 2006, 21).

Il volontariato, nelle sue molteplici forme ed espressioni, dall'intervento individuale all'azione organizzata di gruppo, è divenuto un fenomeno che ha assunto negli anni contorni sempre più ampi.

Il rafforzamento dell'azione pubblica, prodotto dalla progressiva istituzionalizzazione dei sistemi di welfare, ha prodotto un indebolimento del volontariato a «solidarietà breve» che aveva caratterizzato la prima modernità (Ranci 2006, 26).

L'azione statale, nell'epoca del rafforzamento e della crescita dello Stato nazione, intende garantire protezione e sicurezza sociale, mediante interventi specifici, a tutti i cittadini. L'intervento del volontariato, in questa fase storica, è confinato ad un ruolo più marginale, che non ne comporta tuttavia la scomparsa: «esso assume ora una funzione più di supporto e di completamento dell'intervento pubblico e privato» (Ivi 27).

L'intervento statale, esauritasi la tendenza espansionistica che aveva caratterizzato il suo ruolo, nella prima fase del secolo scorso, inizia a manifestare i primi sintomi di una condizione di crisi, che si riflette nell'incapacità di rispondere adeguatamente ai crescenti e complessi bisogni della popolazione. Le organizzazioni di volontariato hanno iniziato ad affiancare lo Stato in corrispondenza della crisi che ha investito il welfare state: "tanto più necessaria è la presenza del volontariato in un periodo di ritorno a povertà tradizionali e di crescente anomia degli interventi pubblici" (Ivi 55).

In corrispondenza di uno scenario caratterizzato da fratture profonde, dalla dissoluzione dei tradizionali ancoraggi sociali e culturali, ma anche dall'emergere di forme inedite di partecipazione sociale<sup>1</sup>, inizia a diffondersi un nuovo volontariato. Esso risulta caratterizzato da una maggior autonomia dalle rappresentanze religiose, che nel passato avevano assunto un ruolo predominante e d'indirizzo, e da una forte impronta risolutiva, finalizzata a soddisfare, quale impegno prioritario, i bisogni sociali emergenti sul territorio (Ranci 2006, 29).

La peculiarità del nuovo volontariato, che si consolida nella seconda metà degli anni Ottanta, a seguito dei cambiamenti che complessivamente lo avevano investito nel periodo precedente, consiste nella capacità di saper individuare

domande e bisogni sociali nuovi o emergenti, ancora non riconosciuti nell'ambito del settore pubblico. La necessità di dare risposta a tali bisogni ormai evidenti e riconosciuti, nonostante l'assenza di misure formalizzate da parte dell'amministrazione pubblica, ha condotto le organizzazioni di volontariato ad una «crisi di sovraccarico»: "illusorio pretendere una diretta e veloce responsabilizzazione delle autorità pubbliche" (Ranci 2006, 33). Molti gruppi di volontariato, a fronte della capacità di saper fornire risposte attraverso interventi qualificati e specifici, sono divenuti partner indispensabili dell'intervento pubblico (Ivi, 34).

L'agire volontario, esprimendo attenzione e riguardo nei confronti di questioni e problemi sociali manifestati dalla società, ma ancora privi di un riconoscimento formale, ha contribuito al diffondersi di un'eguaglianza di natura sostanziale, che si incardina intorno ad operazioni valoriali e a riferimenti simbolici: "i bisogni rilevanti per il volontariato hanno una natura particolare, non sono rivendicabili allo stesso modo in cui non sono esigibili, ma solo elargibili prestazioni come la solidarietà, la compagnia, il sostegno umano" (Tavazza 1990, 151).

Le associazioni di volontariato, la cui presenza è divenuta sempre più diffusa e pervasiva nella società contemporanea, mediante il loro operato hanno portato all'attenzione

dell'opinione pubblica temi importanti per la vita collettiva, divenendo punto di riferimento indispensabile per la società civile ed interlocutore delle istituzioni pubbliche (Faccioli 2004, 37).

I valori di cui l'azione volontaria si fa portavoce ed espressione appartengono, generalmente, al comune sentire dell'opinione pubblica e della società civile. Il patrimonio valoriale a cui il volontariato fa riferimento non deve essere considerato monopolio esclusivo dell'azione gratuita: "la diversità, non la superiorità del volontariato è quella di voler dare una traduzione organizzata, programmata, operativa ai valori che apprezza e condivide, perché il servizio e l'aiuto che ne può derivare ai terzi sia il più efficace, incisivo, continuativo possibile" (Tavazza 1990, 65).

La sicurezza stradale si profila, secondo quanto emerso nel corso della nostra analisi, come area di problemi e terreno d'azione di numerosi attori sociali: le ripercussioni e le conseguenze che essa è in grado di esercitare sui singoli individui e sulla collettività sono numerose, sia sul piano materiale che su quello simbolico.

In virtù della sua natura complessa, della numerosità e dell'eterogeneità delle dimensioni e delle istanze sociali coinvolte, la sicurezza stradale si delinea come questione in grado di produrre dissonanze nell'ambito della discussione

pubblica. Seppure essa rappresenti un tema presente da tempo nell'immaginario collettivo, nei cui riguardi l'opinione pubblica ha maturato una graduale attenzione e partecipazione, la sicurezza stradale sembra essere lontana da una condizione di bassa conflittualità, caratteristica propria di quelle questioni che hanno maturato una sensibilità condivisa ed un consenso diffuso nella sfera pubblica (Peruzzi 2011).

La sicurezza stradale può essere considerata parte di quei problemi sociali che creano dissenso e tensioni sociali: "questo perché distoglie l'attenzione da altre issue; perché le questioni sono spesso moralmente delicate, amministrativamente scomode, politicamente imbarazzanti; perché non si è d'accordo sulle strategie d'intervento proposte" (Ivi, 39).

Tra la sicurezza stradale, area di problemi e questione foriera di tensioni sociali, ed il mondo dell'associazionismo volontario sembra essersi instaurato, nel tempo, un rapporto saldo e continuativo. Tale legame sembra scaturire da alcuni elementi che, oltre a caratterizzare in modo specifico l'azione volontaria e la sicurezza stradale, hanno contribuito a creare un terreno comune e numerosi punti di contatto.

Il volontariato, che nella contemporaneità si delinea, come detto in precedenza, quale fenomeno associativo, attraverso il

proprio operato partecipa ai problemi della società, cercando di offrire loro soluzioni e risposte. La sicurezza stradale, al contempo, appartiene all'agire quotidiano della società e riguarda da vicino le regole della convivenza civile e della vita associata: essa dunque rappresenta necessariamente un'esperienza di partecipazione sociale e di coinvolgimento collettivo.

La conoscenza, da parte degli individui, delle norme che regolamentano la circolazione stradale a partire dall'età dell'infanzia, raggiungibile mediante azioni educative specifiche<sup>2</sup>, consente un coinvolgimento più consapevole nei riguardi del «bene comune» ed un inserimento attivo nell'ambito della dimensione sociale (Corsi 2011, 8).

La partecipazione alla circolazione stradale, spazio sociale, culturale e comunicativo condiviso ed agito dagli individui, rappresenta la dimensione più tangibile, visibile ed al contempo vulnerabile della sicurezza stradale: «la strada è un contesto di convivenza e come tale comporta la conoscenza ed il rispetto delle regole» (Giannini, Pacella e Macaniello 2011, 13).

Secondo una visione più ampia, la sicurezza stradale sembra rappresentare, sul piano valoriale, una declinazione specifica della convivenza democratica: l'utente della strada è, in primo luogo, un cittadino, che attraverso l'interiorizzazione delle

norme di condotta, le proprie scelte ed i propri comportamenti attuati nel contesto stradale contribuisce a rendere possibile la convivenza civile. Il contributo individuale al mantenimento di un ambiente stradale più sicuro sembra trovare realizzazione nell'acquisizione e nel mantenimento di comportamenti corretti e responsabili, nella conoscenza delle norme del Codice della strada e delle sanzioni derivanti dalla loro inosservanza, nella comprensione del senso e del valore etico della norma stradale e nella conseguente motivazione al suo rispetto (Corsi 2011, 11).

La sicurezza stradale, quale area di problemi cui gli altri attori sociali coinvolti non sempre sono in grado di dare risposte e soluzioni, e quale contesto valoriale, espressione della convivenza civile, sembra dunque essere in sintonia con uno aspetto caratteristico dell'azione volontaria: la necessità di un impegno e di una partecipazione non solo individuale, ma collettiva, che coinvolga in modo trasversale la società civile.

La solidarietà sociale del volontariato, mediante il suo operato, è in grado di dare voce e risonanza non solo a bisogni formalmente riconosciuti, ma anche a quelli non rivendicabili e esigibili, sul piano formale, che sono però espressione e conseguenza di istanze sociali che affiorano e si costituiscono spontaneamente nella società: "emerge così nel volontariato una cultura dei bisogni che mette in evidenza il particolare, il

selettivo, il differente, piuttosto che l'uguale, l'universalistico, il non selettivo" (Ibidem).

La sicurezza stradale si delinea come area di problemi e di bisogni, individuali e collettivi, ad essi correlati; tali bisogni non sempre trovano risposta e soluzione attraverso l'intervento delle istituzioni pubbliche e degli altri soggetti coinvolti. L'azione volontaria dunque, mediante il proprio intervento che scaturisce non solo dal senso di partecipazione e condivisione, ma anche dall'accoglimento di questioni connesse alla sicurezza stradale che altrimenti non troverebbero spazio d'affermazione e visibilità sociale, offre loro sostegno diretto ed azioni concrete, finalizzate ad offrire soluzioni possibili.

## **2 Gli obiettivi della ricerca: domande conoscitive e casi di studio**

Sulla base del percorso compiuto, delle considerazioni e delle riflessioni fin qui elaborate, sul ruolo del volontariato nella società contemporanea e sulla natura complessa e conflittuale del problema della sicurezza stradale, nei cui riguardi l'azione volontaria ha manifestato attenzione, partecipazione ed impegno, si sono formulati una serie di obiettivi di ricerca.



Innanzitutto, che ruolo svolge il volontariato nelle attività di prevenzione nei riguardi della sicurezza stradale? L'azione del volontariato riesce a fornire una traduzione operativa più efficace ed immediata all'area di problemi che riguardano la sicurezza stradale, rispetto ad altri attori potenzialmente coinvolgibili o direttamente coinvolti?

Quali funzioni specifiche può svolgere il volontariato nei riguardi della sicurezza stradale? Tali funzioni sono diverse da quelle svolte dalle istituzioni pubbliche, oppure sono di supporto e di supplenza nei loro riguardi? Quale di queste funzioni, di supporto e di supplenza, è presente nel raggio d'azione del volontariato? Esse sono presenti in egual misura, oppure una tende a prevalere sull'altra?

L'azione del volontariato può, in alcuni casi, colmare lacune generate dal mancato o insufficiente intervento istituzionale? Oppure cosa può aggiungere ad esso? Il volontariato può, attraverso il suo operato, generare valore aggiunto per la sicurezza stradale?

Gli elementi che complessivamente caratterizzano l'azione volontaria, dalle peculiarità che contraddistinguono i casi scelti, a quelli tipici dell'agire volontario, per esempio, il senso di solidarietà, di responsabilità collettiva, la reciprocità, conferiscono una veste diversa, qualitativamente differente ad azioni condotte anche da altri, rispetto alla sicurezza stradale?

Per rispondere a questi interrogativi, si propone un'analisi approfondita di due associazioni di volontariato italiane, attive in ambiti diversi della sicurezza stradale, con lo scopo di comprendere, in primo luogo, se l'azione volontaria possa rappresentare un valore aggiunto per la sicurezza stradale.

Il panorama delle associazioni di volontariato che si occupano, a vari livelli, della sicurezza stradale, risulta ampio e variegato. In virtù dell'ampiezza, della numerosità e dell'eterogeneità delle realtà associative esistenti che si occupano della sicurezza stradale, della varietà delle denominazioni delle associazioni, che non sempre presentano un rimando chiaro e diretto nel loro nome<sup>3</sup> al concetto di sicurezza stradale, nonché delle differenze, sul piano della gestione e della presentazione dei contenuti, dei registri regionali<sup>4</sup>, risulta difficoltoso tracciare una visione d'insieme esaustiva, coerente e completa delle associazioni volontarie che si occupano di sicurezza stradale.

In tale scenario, si sono però individuate due associazioni, diverse per statuto, attività e dimensioni.

Esse sono accumulate dal denominatore sicurezza stradale, che trova esplicitazione negli intenti e nelle attività realizzate. Queste associazioni sono state ritenute esempi significativi per diverse ragioni, legate alla specificità di ognuna: per la presenza attiva sul territorio, per la costanza dell'impegno

profuso da anni, per la diffusione sul territorio nazionale, per l'esperienza consolidatasi negli anni.

L'AIFVS, l'Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada Onlus, nata come Comitato nel 1998, si adopera su più fronti ed attraverso attività differenziate per fermare la strage stradale e dare giustizia ai superstiti, ricercando sin dalla nascita una dimensione nazionale, attraverso una diffusione capillare sul territorio.

La P.A.R.S., Pubblica Assistenza Riano Soccorso Onlus, è un'associazione nata nel 1996 ed attiva nel comune di Riano, in provincia di Roma; essa è orientata, in primo luogo, al soccorso sanitario. Tra i servizi offerti, spiccano quelli di emergenza ed urgenza, legati all'insorgere di interventi traumatici gravi, tra cui sono compresi, in primo luogo, gli incidenti stradali. Un ruolo di rilievo è stato assunto, all'interno dell'associazione, dalle attività di formazione rivolte ai volontari, per la gestione ottimale degli interventi di Primo Soccorso.

Alcuni elementi distintivi sembrano caratterizzare queste realtà associative, rendendole a nostro parere significative per uno studio di due casi. Per l'AIFVS assumono evidenza la ricerca di una dimensione e di una copertura nazionale, attraverso una ramificazione capillare sul territorio e l'attivismo delle sedi locali<sup>5</sup>, che rafforzano e supportano gli interventi nazionali.

Per P.A.R.S. Riano Soccorso, invece, emerge il ruolo strategico della formazione dei volontari, quale strumento non solo formativo, ma in senso più ampio educativo e culturale, che intende fornire loro le conoscenze e le competenze necessarie a renderli interlocutori capaci e in grado di interagire in modo professionale con le altre componenti tecnico – sanitarie del soccorso.

### **3 Il metodo d'indagine**

Il metodo a cui si ricorrerà sarà di natura qualitativa.

Tra le tecniche disponibili, si è pensato di ricorrere, in primo luogo, allo studio e all'analisi di materiali di carattere pubblico, finalizzati alla presentazione e alla divulgazione della storia, delle attività e delle iniziative delle due associazioni. Questi materiali comprendono i due siti istituzionali, opuscoli e schede informative, documenti programmatici, comunicati stampa, articoli di giornale, materiali pubblicitari di presentazione di iniziative nazionali e locali.

Successivamente si è proceduto all'analisi e allo studio di altri materiali documentali più specifici, che si sono procurati mediante ricerche. Tali documenti comprendono, in particolare per P.A.R.S. Riano Soccorso, i materiali e i supporti didattici impiegati per le attività di formazione dei volontari soccorritori.

Lo studio di questi materiali intende ricostruire lo scenario complessivo delle associazioni, con l'intento di comprenderne le coordinate generali, il raggio d'azione e le direzioni seguite, attraverso la ricostruzione delle loro attività a favore della sicurezza stradale.

Infine si procederà ad intervistare alcuni testimoni qualificati, individuati attraverso ricerche apposite; attraverso tali interviste si proverà a chiarire e completare il quadro d'insieme delineato precedentemente.

Le interviste intendono approfondire aspetti specifici e peculiarità emerse nel corso dell'analisi dei materiali documentali, ma vogliono anche provare ad individuare, attraverso le testimonianze dei protagonisti, le difficoltà, potenziali e reali, che possono ostacolare o limitare l'agire associativo. Attraverso i racconti di questi testimoni si proverà inoltre a capire quale contributo danno i volontari ai problemi che riguardano la sicurezza stradale.

I testimoni privilegiati individuati sono componenti delle associazioni che, con il loro contributo specifico, partecipano fattivamente alle loro attività.

Per l'AIFVS si sono individuati due testimoni: la prima fa parte dell'associazione sin dalla sua nascita, nel 1998, come Comitato; il secondo è responsabile di una sede locale dal 2005.

Per P.A.R.S. Riano si farà riferimento, invece, ad una responsabile della formazione dei volontari.

I due casi studiati potranno costituire due esempi emblematici del potenziale valore aggiunto che il volontariato può conferire alla sicurezza stradale, quale punto di partenza per riflessioni ed approfondimenti futuri.

---

<sup>1</sup>Nella tarda modernità, a seguito dei cambiamenti che hanno coinvolto la sfera sociale, politica ed economica, hanno acquisito spessore e rilevanza sociale soggetti inediti, diversi ma accumulati dal comune principio dell'aggregazione spontanea: movimenti sociali, movimenti d'opinione, associazioni di cittadini, gruppi d'interesse specifico.

Tali soggetti, nella loro eterogeneità, sono comune espressione della società civile, "figura che incarna l'anima della società più sensibile e più impegnata nella promozione "dal basso" dei valori fondanti la sovranità popolare, quali la dignità e la libertà umana, l'uguaglianza e la giustizia sociale" (Peruzzi 2011, 57). Essi, pur adoperandosi a favore di diritti, di valori e di categorie sociali diverse, contribuiscono ad allargare la partecipazione alla vita pubblica, proponendo all'attenzione degli attori politici e del legislatore le cause di cui si fanno promotori e sostenitori (Ivi 58).

In tal senso essi contribuiscono alla diffusione di pratiche comunicative e relazionali inedite, attraverso "modelli orizzontali e partecipativi di espressione di istanze sociali, rimaste a lungo latenti per la difficoltà di trovare sufficienti spazi di rappresentazione" (Cerase 2008, 104).

<sup>2</sup>"La rilevanza dell'educazione stradale nelle scuole risiede nel fatto che è soltanto con un'azione sistematica e continua che si può riuscire a costruire la consapevolezza della rilevanza e delle conseguenze dei propri comportamenti sul piano del rischio personale e altrui (...).

L'educazione stradale serve ad accompagnare, per tutti i cicli scolastici, la consapevolezza e l'interiorizzazione di norme, valori e comportamenti che possano favorire una costruttiva forma di convivenza e prevenzione del rischio. Per questi motivi l'educazione al corretto comportamento su strada si contestualizza nelle tematiche più generali di educazione alla legalità, alla cittadinanza attiva ed al rispetto della Costituzione" (Giannini, Pacella e Macaniello 2011, 13).

---

<sup>3</sup>Le denominazioni attribuite alle associazioni di volontariato che si occupano di sicurezza stradale sono varie, e non sembrano rispondere ad una rappresentazione ed a una percezione univoca del concetto.

In molti nomi è presente, in modo ricorrente, la parola *vittima*, che sembra assumere un rilievo e una risonanza particolari, quale elemento centrale e destinatario principale, sul piano simbolico, dell'azione associativa: ad esempio nell'AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della strada, nell'ALVIS, Associazione Italiana Vittime e Infortuni della strada, nell'AIGVS, Associazione Italiana Giovani Vittime della strada.

Molte associazioni riportano per intero il nome di persone scomparse a seguito di incidente stradale: in questi casi, la denominazione sembra giustificare e contenere nel nome le motivazioni che hanno determinato la nascita dell'associazione stessa. Ad esempio, nella pagina del sito web dell'associazione Michele Di Salvia, dedicata alla storia dell'organizzazione, si legge "Da quel tragico 1 agosto del 2000 abbiamo deciso di vivere anche per te Michele. Lo stiamo facendo attraverso il volontariato al prossimo più bisognoso ed ai tanti giovani, affinché sempre meno famiglie debbano patire il dolore di una vittima della strada".

Dal sito [http://www.micheledisalvia.it/about\\_us.html](http://www.micheledisalvia.it/about_us.html)

<sup>4</sup>In generale, secondo quanto stabilito dalla legge quadro sul volontariato 266 del 1991, "le Regioni e le province autonome disciplinano l'istituzione e la tenuta dei registri generali delle organizzazioni di volontariato": è dunque compito delle singole regioni provvedere alla registrazione delle associazioni di volontariato, mantenendo una propria autonomia nell'organizzazione e nella tenuta del proprio registro.

A titolo esemplificativo, sul sito [volontariatolazio.it](http://volontariatolazio.it) gestito dai Centri di Servizio del Volontariato Cesv –Spes, la banca dati delle associazioni iscritte nel registro regionale della regione Lazio è disponibile su una pagina dedicata. Le associazioni iscritte sono suddivise in 4 sezioni, in funzione del loro settore d'intervento: sanità, servizi sociali, ambiente- natura - animali, cultura, protezione civile. Per la regione Toscana, invece, la banca dati delle organizzazioni di volontariato iscritte nel registro regionale è, al momento, in fase di realizzazione: attualmente è possibile consultare l'elenco delle associazioni, disponibile in formato pdf sul sito della regione Toscana (data di ultima consultazione: 22/08/2013).

<sup>5</sup>Un'iniziativa recente è quella organizzata dalla sede dell'AIFVS della città di Modena, che il 1 settembre 2013 ha organizzato la manifestazione 'Porta la pala', con l'intento di attirare l'attenzione delle istituzioni pubbliche, in particolare del Comune di Modena, sulla necessità di realizzare una rotonda in una zona della città particolarmente pericolosa. Tale struttura era stata prevista dall'amministrazione comunale, ma la sua realizzazione è stata abbandonata a causa della mancanza dei fondi necessari.

---

I volontari dell'AIFVS si sono mobilitati per un'azione dimostrativa: "i fedeli della rotonda collocheranno la segnaletica, creeranno il tracciato segnandolo col gesso, ci saranno le fiaccole e tanta soddisfazione, sarà creata una specie di rotonda artigianale, tra ghiaia e tracciati di gesso, un'anteprima del del risultato ottenuto"  
<<http://gazzettadimodena.gelocal.it/cronaca/2013/09/01/news/porta-la-pala-festa-per-la-rotatoria-1.7671812>>





**Figura 7: Soccorritori ANPAS**  
**Fonte: Archivio ANPAS**



**Figura 8: Premio Roberto Cocco, Bando di Concorso Anno Scolastico 2011-2012**

## Capitolo 4

# AIFVS e P.A.R.S. Riano: il volontariato che contribuisce alla sicurezza stradale

---

## 1 AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada: insieme per difendere e prevenire

### 1.1 Unirsi, per tutelare vittime e familiari

“È giusto dare rispetto a chi se n'è andato, ma anche a noi”  
Patrizia Quaresima<sup>1</sup>, responsabile Segreteria AIFVS

L'AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada ONLUS, è un'associazione presente da tempo nel contesto delle organizzazioni di volontariato che operano sul fronte della sicurezza stradale. La storia di questa realtà associativa è caratterizzata da un'evoluzione che ha riguardato il suo assetto organizzativo e una crescita graduale, sul piano numerico, di coloro che vi aderiscono.

L'associazione è nata nel 1998, originariamente come Comitato italiano familiari vittime della strada.

La nascita del Comitato è riconducibile all'iniziativa di alcuni genitori, accumulati dalla medesima perdita dei figli in un incidente stradale: «Ho saputo dell'esistenza del Comitato da

una trasmissione televisiva, durante la quale veniva comunicato il loro recapito telefonico. Li ho contattati per farne parte: cercavo dei genitori che avessero subito la mia stessa perdita e che intendessero fare qualcosa» (Patrizia Quaresima).

L'obiettivo primario dell'associazione è quello di fermare la strage stradale e dare giustizia ai superstiti. Tale proposito risulta più agilmente perseguibile se si è in molti ad adoperarsi per esso: "nessuno meglio dei familiari di chi ha perso la vita sulla strada può testimoniare quanto siano gravi il lutto e la perdita, per la famiglia e per quella famiglia allargata che è la società" (AIFVS 2002, 4).

Sul piano organizzativo, l'associazione è stata caratterizzata da un graduale ampliamento e rafforzamento del proprio raggio d'azione, attraverso una progressiva istituzionalizzazione del proprio ruolo.

L'AIFVS nel 2000 è divenuta associazione, assumendo la qualifica di ONLUS e successivamente ha aderito alla Federazione Europea Vittime della Strada.

Nel 2001 è stata riconosciuta, con decreto del Ministero dei Lavori Pubblici, quale associazione con esperienza comprovata nel settore della sicurezza stradale, ottenendo l'abilitazione a collaborare alle attività di educazione stradale nelle scuole.

Nel 2003, con decreto del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, è stata iscritta nel Registro Nazionale delle associazioni di promozione sociale, con la possibilità di costituirsi parte civile nei processi penali che riguardano i suoi soci (AIFVS 2010)<sup>2</sup>.

La salvaguardia delle vittime della strada sembra rappresentare la ragione profonda che ha determinato la nascita dell'associazione, nonché il principale elemento motivante all'azione. I protagonisti dell'azione associativa sono difatti i familiari, quali volontari responsabili delle sedi locali e promotori di iniziative. La perdita subita e le conseguenze ad essa connesse – psicologiche, legali - rappresentano un punto d'incontro, un terreno comune: parlare della propria sofferenza crea comprensione, condivisione e solidarietà.

Le persone che si rivolgono all'AIFVS sono i familiari di coloro che hanno perso la vita a seguito di incidente stradale, per chiedere un aiuto materiale, ma anche morale. L'aiuto materiale richiesto riguarda prevalentemente le conseguenze giudiziarie connesse ad un sinistro stradale, per le quali i familiari chiedono supporto e sostegno.

L'aiuto morale riguarda la sfera più personale, la possibilità di essere ascoltati, attraverso uno scambio che avviene tra persone che hanno vissuto, o vivono, il dolore legato a perdite simili:

«Parlando viene fuori che anch'io ho perso mio figlio, e allora le persone cominciano a parlare della loro sofferenza. La persona che chiama chiede aiuto, chiede di essere capita. Questo è venuto dopo, magari all'inizio volevano solo informazioni. Io lascio il cellulare sempre acceso, anche la notte: a me è mancata questa cosa. Ed ho avuto telefonate anche di sabato o di domenica mattina, con gli incidenti del sabato sera» (Patrizia Quaresima).

La presenza dei familiari e la loro continuità nelle attività associative è diversa: molti di loro sono attivi, come volontari, secondo forme di impegno differenti, ma altri lasciano, dopo aver risolto i loro problemi legali.

L'orizzonte delle attività condotte dall'associazione è molto ampio e riguarda una pluralità di ambiti d'intervento riflettendo, in tal senso, l'ampiezza e l'eterogeneità dei settori d'azione che compongono la sicurezza stradale.

Tra queste, un ruolo di rilievo sembra spettare all'ambito legislativo e normativo. L'associazione negli anni ha condotto numerose azioni di pressione sulle istituzioni, finalizzate a favorire l'introduzione di norme specifiche o a modificare leggi esistenti. L'AIFVS ha agito e tuttora agisce su più fronti, impegnandosi per la modifica di norme che regolamentano la circolazione stradale e per l'inserimento, nell'ordinamento

giuridico, di leggi che siano in grado di tutelare con più efficacia le vittime della strada.

L'AIFVS ha avanzato, negli anni, numerose proposte di legge. Tra queste, ad esempio, il progetto di legge C 3274 che ha formulato richieste specifiche: esse riguardano, in primo luogo, l'estensione della pena dalla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di sostanze stupefacenti, disciplinati, com'è noto, dagli articoli 186 e 187 del Codice della strada, alla guida trasgressiva, azzardata e pericolosa, nonché l'equiparazione alla morte dello stato di coma irreversibile, chiedendo per questi casi la competenza specifica del Tribunale e non del Giudice di Pace (AIFVS 2010).

Sul versante delle disposizioni comunitarie, l'AIFVS ha sollecitato il recepimento della decisione quadro del Consiglio europeo del 15 marzo 2001, n°220, relativa alla posizione della vittima nel procedimento penale (AIFVS 2010).

Essa ha stabilito, in linea generale, che la vittima è “la persona fisica che ha subito un pregiudizio fisico e mentale, sofferenze psichiche, danni materiali causati da atti o omissioni che costituiscono una violazione del diritto penale dello Stato membro” (Decisione Quadro del Consiglio del 15 marzo 2001 relativa alla posizione della vittima nel procedimento penale, 2001/220/GAI, 2)<sup>3</sup>.

Tale ambito sembra costituire un punto focale, una delle ragioni che maggiormente sorreggono l'agire complessivo dell'associazione, così come la possibilità di poter offrire un supporto nella complessa gestione del rapporto con il sistema giudiziario, questione che inevitabilmente riguarda coloro che sono stati coinvolti in un incidente stradale.

L'associazione sembra riservare un'attenzione particolare nei riguardi degli aspetti connessi alla questione giustizia e alle conseguenze esistenziali – psicologiche ed economiche – che essa esercita sulle vittime, se sopravvissute, e sui loro familiari.

La giustizia “interviene quando il danno si è verificato, quando cioè la prevenzione è fallita. Dovrebbe dunque tendere da una parte a riaffermare la validità delle regole sociali violate e dall'altra a riparare il danno degli offesi” (AIFVS, 2000 –2002, 10).

In generale il percorso giudiziario che coloro che sopravvivono ad un grave incidente o i loro familiari devono percorrere è lungo e difficoltoso, a causa delle numerose resistenze interne del sistema, legate, in primo luogo, ai meccanismi che ne regolano il funzionamento.

Le difficoltà principali riguardano l'iter processuale che le vittime o i loro familiari devono seguire: iter che frequentemente conduce ad esiti definitivi mortificanti.

Tali difficoltà sono difficilmente descrivibili, secondo una visione d'insieme, poiché riguardano i procedimenti complessi che sottostanno ai processi per incidente stradale.

I familiari che intraprendono l'iter processuale sono carichi di aspettative. L'obiettivo principale è la speranza di giustizia, nel desiderio di vedere condannato colui che è stato responsabile della morte di un congiunto per una pluralità di ragioni: non rispettando il Codice della strada, con una guida azzardata, sotto l'effetto di alcol o di sostanze stupefacenti.

Il sistema penalistico italiano, nelle numerose esperienze vissute dai congiunti delle vittime della strada, non sembra garantire adeguatamente i familiari: “non ci sono in genere condanne o non vengono eseguite per sospensione o prescrizione, i risarcimenti in genere sono risibili e, intervenendo a distanza di anni se non di decenni, non riparano quel danno” (AIFVS 2000 – 2002, 10).

Sul fronte giudiziario, l'associazione ha avanzato, negli anni, una serie di proposte di legge finalizzate a tutelare con maggior efficacia le vittime di incidenti stradali, mantenute spesso, nel corso dei procedimenti giudiziari, in posizione di marginalità. Ad esempio, le proposte di legge 866 e 1885 dell'associazione hanno avanzato, secondo una visione d'insieme, una serie di richieste riguardanti l'accelerazione dello svolgimento dei processi, l'effettività delle pene



assegnate e da espiare, la richiesta del parere dei familiari delle vittime per il patteggiamento ed il processo per rito abbreviato, la garanzia di risarcimenti equi anche in caso di morte immediata (AIFVS 2010).

L'associazione dunque si rivolge sin dalla sua nascita alle istituzioni, attraverso richieste, sollecitazioni e proposte, diverse per settore d'appartenenza ma egualmente finalizzate a chiedere una maggior operatività e concretezza, requisito necessario e comune alle questioni che riguardano la sicurezza stradale.

## **1.2 Partecipare per condividere, partecipare per prevenire**

Provare ad offrire risposte alle diverse richieste d'aiuto – legali, psicologiche, morali – che giungono dai familiari di persone scomparse a seguito di sinistro stradale si configura quale dimensione che caratterizza in modo significativo l'operato dell'AIFVS: «Possiamo aiutare chi diventa come noi, e vive le stesse conseguenze (...). La cosa principale è l'aiuto, la prevenzione e la giustizia: questi sono gli argomenti principali» (Patrizia Quaresima).

Per rafforzare le proprie capacità di supporto, l'associazione, ha deciso nel tempo di avviare su tutto il territorio nazionale una serie di attività di tipo assistenziale, di natura legale e

psicologica, secondo un rapporto di prossimità territoriale con le sedi locali.

Un familiare improvvisamente scomparso per un incidente stradale rappresenta una perdita non solo per la sua famiglia, ma per l'intera società, per le conseguenze ed i costi che essa, complessivamente, deve sostenere: «La società perde un nucleo produttivo, che non produce più niente, ma solo malattie e malessere. E finché non si capirà che costa meno fare prevenzione, piuttosto che curare malattie, non andremo da nessuna parte» (Patrizia Quaresima).

La prevenzione rappresenta uno dei settori su cui l'AIFVS ha focalizzato la propria attenzione. Essa dovrebbe essere affrontata, secondo gli intenti associativi, nei suoi elementi costitutivi: il traffico, le strade, i veicoli, gli utenti (AIFVS, 2000 – 2002).

L'associazione si è impegnata, negli anni, su più fronti<sup>4</sup>, cercando di portare all'attenzione dell'opinione pubblica aspetti specifici dei comportamenti degli utenti della strada:

«Facendo manifestazioni, convegni, facendo prevenzione nelle scuole e nelle piazze. Mettendo al corrente le persone dei pericoli che si corrono per la fretta, per la trascuratezza, nei riguardi anche dei figlio, o dei più piccoli. Dicendo, ad esempio, che la cintura di sicurezza è quasi più importante in città, o

nei centri urbani. E che anche la cintura del passeggero posteriore è importante (...). È una questione di rispetto verso il prossimo, verso gli altri, verso la persona, in generale» (Patrizia Quaresima).

L'AIFVS ha negli anni dato vita ad una serie di iniziative comunicative, dotandosi di strumenti che ne hanno supportato l'operato e favorito la condivisione tra i suoi soci.

Il sito istituzionale dell'AIFVS, creato nel 2001<sup>5</sup>, contiene e riassume la storia dell'associazione e, al tempo stesso, ne riflette l'operato. L'articolazione del sito è molto ampia e sembra riflettere, in senso multimediale, l'ampiezza e la numerosità delle dimensioni che costituiscono la sicurezza stradale. Secondo una visione d'insieme, esso sembra assolvere ad una duplice funzione.

In primo luogo, il sito intende informare i soci e gli utenti, riportando le iniziative, gli interventi e le azioni di cui l'associazione si è fatta sostenitrice e promotrice.<sup>6</sup>

Allo stesso tempo il sito si propone come strumento di condivisione: esso rappresenta, sul piano operativo, un punto di riferimento per i soci dell'associazione e per coloro che si trovano in una condizione di disagio e di necessità scaturite da un incidente stradale, quale elemento di raccordo per condividere esperienze, stimolare e promuovere il confronto, ottenere pareri legali, secondo un rapporto di circolarità e

reciprocità. Tale aspetto trova possibilità di realizzazione, sul sito, nel Forum, area suddivisa in sezioni tematiche in cui è possibile lasciare messaggi, pareri e richieste di chiarimenti e confronto su questioni specifiche<sup>7</sup>.

Tra gli strumenti comunicativi a cui l'associazione si affida per la diffusione delle proprie iniziative e dei propri messaggi rientra il notiziario, la cui pubblicazione prende avvio dal 1999<sup>8</sup>.

Nel notiziario, che nel corso degli anni è stato caratterizzato da una maggior cura ed attenzione riservate all'impaginazione e alla veste grafica<sup>9</sup>, trovano spazio le iniziative e gli impegni intrapresi dalle sedi locali, le richieste che l'associazione ha rivolto alle istituzioni, nazionali ed internazionali, le campagne per la prevenzione e la sensibilizzazione sociale a cui l'associazione ha aderito o di cui si è fatta promotrice, interviste rilasciate da esperti e professionisti dei settori legati alla sicurezza stradale.

Un'iniziativa a cui l'AIFVS ricorre a partire dal 1999 è 'l'opuscolo delle memorie', la cui valenza, nelle intenzioni dell'associazione, è duplice: "nelle intenzioni di chi le ha volute – dei pochi che hanno avuto il coraggio di affondare le mani al centro del loro dolore per trarne una storia ed una foto – queste pagine devono essere insieme memoria e monito" (Marcella Castellini, opuscolo 1999).

L'opuscolo delle memorie consiste nella raccolta e nella pubblicazione delle immagini fotografiche di coloro che hanno perso la vita in un incidente stradale, per libera scelta e volontà dei loro familiari, su una pagina dedicata del sito; a molte delle foto pubblicate è collegata la biografia della persona scomparsa, nonché la descrizione dell'evento che ne ha provocato la morte.

Gli opuscoli delle memorie realizzati sino ad oggi<sup>10</sup> assolvono ad una funzione di primaria importanza, sul piano simbolico: restituire alla memoria collettiva vite scomparse e sottratte traumaticamente all'esistenza quotidiana, senza però allontanare lo sguardo e l'attenzione dalla specificità di quanto accaduto.

La forza evocativa degli opuscoli, riconducibile in primo luogo alla coloritura affettiva da essi assunta, è legata anche alla capacità di condivisione da essi generata e generabile, nonché al richiamo alle ragioni ed agli intenti alla base dell'agire associativo:

“Si tratta, potete vederlo, di bambini, di adolescenti, di giovani e di anziani; una folla immensa, decine e decine di migliaia nel corso di una generazione; e per tutti la fine è giunta di colpo; e tutti sono stati ugualmente uccisi non da una fatalità ineluttabile ma proprio dalla mancanza di disciplina, di regole, di

controlli. C'è dunque una specificità della strage stradale che va al di là del dolore dei superstiti, uguale per ogni perdita, e che sta nella sua spaventosa ampiezza, nella drammaticità del suo verificarsi d'improvviso, nella sua imputabilità a scelte precise di chi ha il potere e il dovere di impedirla. Ed è proprio la "diversità" di questa strage rispetto alle altre morti - almeno quanto il suo essere tremendamente uguale per ciascuno di noi - che ci unisce, ci dà forza, ci spinge a ripetere "basta" a voce sempre più alta" (Marcella Castellini, opuscolo 2000).

La capacità di costruzione di relazioni e di reti fra persone accumulate dai medesimi bisogni o dai problemi di cui l'AIFVS si rende promotrice, sembra dunque essere un elemento congeniale alla sua ragion d'essere.

### **1.3 Le sedi locali: la forza dell'AIFVS**

"Il premio è quello che mi dà la forza. Se non ci fosse, forse, smetterei di fare parte dell'associazione"

Franco Cocco, responsabile sede AIFVS Frosinone<sup>11</sup>

L'AIFVS è un'associazione caratterizzata, sin dalla sua nascita, da una diffusione ed una dimensione nazionale,

attraverso l'attivazione di sedi su tutto il territorio italiano. Le prime sedi a nascere sono distribuite su tutto il territorio italiano, a Milano, a Firenze, a Terni, a Roma e Messina, secondo una crescita graduale. Una diffusione consequenziale alla natura capillare del problema: «Quando l'associazione ha iniziato ad acquistare visibilità, le persone hanno iniziato a chiamare, facendo presente che da loro, magari, non c'era: posso aprire io la sede?» (Patrizia Quaresima)

Il lavoro e le attività delle sedi sono strettamente legate alle persone che ne determinano la nascita e ne favoriscono la continuità nell'operato: «Alcuni, per problemi di salute o per questioni familiari, devono lasciare. Purtroppo, quando si è colpiti da queste tragedie, ne risente anche la salute delle persone coinvolte» (Patrizia Quaresima).

Le sedi sul territorio sono attualmente più di 120 e fanno riferimento a rappresentanti locali che si impegnano per l'attuazione degli obiettivi comuni, ma anche attraverso iniziative proprie, che contribuiscono ad arricchire lo spettro delle attività realizzate, ampliando la forza dell'intera struttura. Le sedi nascono, generalmente, su iniziativa di singoli cittadini: è quanto accaduto alla sede di Frosinone, nata nel 2005.

La sede locale, attiva nell'intero territorio, nasce a seguito di un contatto stabilito tra il suo fondatore e l'AIFVS, successivamente alla nascita di un'iniziativa di cui egli è

l'ideatore e promotore: il premio "Roberto Cocco per la sicurezza e l'educazione stradale".

Il premio "Roberto Cocco", dedicato ad un giovane scomparso a seguito di un incidente stradale, nasce per volontà del padre: «In una pausa di lavoro, un amico mi disse: "Perché non fai un premio?", dandomi delle direttive generali su come poteva essere. Ma mi diede l'idea» (Franco Cocco).

All'ideazione segue, nel periodo successivo, la progettazione del premio, la cui prima edizione è nel 2005.

L'iniziativa si colloca nel solco delle attività di prevenzione promosse dall'associazione. Essa intende, in primo luogo, rafforzare nei giovani la consapevolezza dell'importanza della sicurezza stradale, rivolgendosi alle scuole<sup>12</sup>, quali agenzie educative e di socializzazione in grado di incidere sul vissuto e sulla formazione delle giovani generazioni.

Il premio si rivolge a tutte le scuole, proponendo, annualmente, un tema – chiave legato alla sicurezza stradale, traccia per la realizzazione di elaborati diversificati in funzione delle capacità e delle competenze che caratterizzano ogni livello d'istruzione<sup>13</sup>.

La creazione del testo rappresenta la fase conclusiva di un percorso di educazione stradale, realizzato nelle scuole che decidono di aderire al premio. Protagonisti di queste iniziative educative sono i vigili urbani, che collaborano con la sede



intervenendo in prima persona negli incontri con i ragazzi. Queste figure istituzionali si confrontano con loro, consigliandoli, indirizzandoli sui comportamenti corretti da tenere in strada: «Se diamo dei punti di riferimento ai ragazzi, è un bene per tutti» (Franco Cocco).

Dopo la prima edizione del premio, nel 2005, vi è stato il primo contatto con l'AIFVS, che attraverso un suo rappresentante si mette in contatto con quello che diverrà, successivamente, il rappresentante della sede locale di Frosinone: «Alla fine decidemmo di far parte dell'associazione, e iniziò questo percorso: negli anni siamo stati parte attiva, molto attiva» (Franco Cocco).

Il premio, progetto intrapreso già in precedenza, si consolida quale elemento integrante e “punta di diamante” delle attività associative sul territorio: «Esso si rivolge prettamente ai giovani. Siamo forse stati accorti nel capire le esigenze dei ragazzi, se il premio, a distanza di dieci anni, è conosciuto in tutta la provincia e anche dalle altre sedi» (Franco Cocco).

Le difficoltà che il premio ha incontrato negli anni sono legate principalmente alla disponibilità dei singoli istituti ad accogliere l'iniziativa e all'inserimento del progetto nell'offerta formativa degli istituti.

Altre attività e iniziative, negli anni, si aggiungono al premio: manifestazioni che sollecitano interventi istituzionali nei

riguardi di infrastrutture stradali considerate rischiose per l'incolumità pubblica<sup>14</sup>, petizioni popolari<sup>15</sup>, fiaccolate e giornate dedicate alla memoria degli scomparsi, convegni giuridici di utilità sociale su questioni legali legate agli iter processuali<sup>16</sup>.

La sede si adopera per rispondere alle richieste, che riguardano soprattutto indicazioni per un supporto legale, e alle segnalazioni che le giungono. Le segnalazioni dei cittadini richiedono soprattutto modifiche alla viabilità locale: la sede si frappone, come associazione, tra i cittadini e l'ente pubblico.

A tal proposito la sede si occupa, periodicamente, del monitoraggio delle strade locali, attraverso fotografie, rilievi ed elaborazione di successive proposte scritte<sup>17</sup>.

Le sedi rappresentano il punto di forza dell'associazione, attraverso un contatto attivo e vivo con il territorio, secondo una diffusione che potrebbe trarre ulteriori vantaggi da una distribuzione ancor più capillare nelle province (Franco Cocco).

Parimenti l'associazione, a livello centrale, gode del supporto e della disponibilità dei rappresentanti locali, che si mettono a disposizione per iniziative ed eventi nazionali.

Secondo una visione d'insieme i volontari, mediante le sedi locali, operano secondo due direzioni, tra loro complementari. Essi danno impulso alla sicurezza stradale, nei territori di

riferimento, rispondendo a richieste d'aiuto, raccogliendo e verificando segnalazioni, contribuendo ad una maggior diffusione sociale delle attività di prevenzione per la sicurezza stradale.

Ma allo stesso tempo i volontari delle sedi locali dell'AIFVS contribuiscono, secondo una prospettiva più ampia, alla visibilità ed alla riconoscibilità sociale dell'associazione, a livello nazionale.

Se l'operato di una singola sede è conosciuto ed apprezzato, infatti, contribuisce ad una più agevole conoscibilità dell'AIFVS, secondo un rapporto di corrispondenza biunivoca. Nel loro insieme, dunque, le sedi locali hanno negli anni gettato le fondamenta dell'associazione.

## **2 P.A.R.S. Riano Soccorso: volontario competente per gli incidenti stradali**

### **2.1 La solidarietà e l'aiuto per il territorio**

P.A.R.S., Pubblica Assistenza Riano Soccorso ONLUS è un'associazione di volontariato nata nel 1996 a Riano, in provincia di Roma, su iniziativa di alcuni cittadini.

Essi, attraverso la nascita dell'associazione, hanno saputo registrare bisogni specifici e carenze istituzionali di un

territorio, il comune di Riano, con l'obiettivo primario di "soddisfare i bisogni collettivi ed individuali attraverso i valori della solidarietà" (P. A. R. S., Obiettivi).

L'associazione è caratterizzata da un percorso di crescita che, nel tempo, ne consolida il ruolo, le competenze ed il rapporto di fiducia e di collaborazione con le istituzioni locali.

P.A.R.S. aderisce, dopo un anno dalla sua nascita<sup>18</sup>, all'ANPAS, Associazione Nazionale Pubbliche Assistenze.

L'associazione fa richiesta, in primo luogo, al Comitato Regionale ANPAS Lazio<sup>19</sup>; dopo un percorso di verifica e valutazione, effettuato a livello nazionale e regionale, atto a verificare piena condivisione ed aderenza ai principi e ai valori che caratterizzano questo movimento, ma anche la coerenza delle caratteristiche normative e statutarie, è stata accettata nel Comitato Regionale.

P.A.R.S. nasce quale supporto per i servizi di assistenza sanitaria, mettendo a disposizione il proprio operato per il trasporto di persone con difficoltà economiche e di natura fisica, per l'assistenza ad eventi e manifestazioni sportive<sup>20</sup> e nelle attività socio – sanitarie, operando dunque in un settore cardine dell'ANPAS<sup>21</sup>.

Successivamente P.A.R.S. si è specializzata nell'emergenza sanitaria 118<sup>22</sup>: la presenza e la disponibilità di un mezzo attrezzato, in grado di garantire un intervento precoce in caso

di necessità, risponde ad un'esigenza territoriale specifica, che intende salvaguardare con maggior efficacia la sicurezza sanitaria.

La presenza dell'azione volontaria è in grado di garantire interventi immediati e rapidi, secondo un rapporto di maggior prossimità territoriale agli eventi, a fronte delle difficoltà istituzionali riscontrate nel garantire rapidità d'azione. Tale rapidità d'intervento non può essere agevolmente assicurata, in assenza di presidi sanitari che possono offrire una copertura più capillare sul territorio.

La presenza di strade ad alta percorrenza, in una zona divenuta nevralgica<sup>23</sup> sul piano logistico, a seguito del progressivo decentramento urbano che ha comportato la crescita degli spostamenti, ha determinato, di conseguenza, un aumento degli incidenti stradali.

La specializzazione nel settore emergenza sanitaria ha rappresentato dunque la risposta ad un'esigenza specifica del territorio in cui l'associazione opera.

## **2.2 Emergenza Sanitaria e sicurezza stradale: quando la formazione fa la differenza**

“I formatori, se sono credibili, trasmettono conoscenze, competenze  
ma anche passione”

Elsa Fulgenzi, Responsabile Formazione P. A. R. S.<sup>24</sup>

La formazione ha assunto un'importanza crescente, nel campo del volontariato organizzato, quale strumento in grado di fornire ai singoli ed ai gruppi le conoscenze e le competenze necessarie per intervenire adeguatamente nello specifico campo in cui si opera.

Le attività di formazione rivestono un ruolo centrale anche per l'ANPAS, delineandosi come strumento strategico, funzionale alla conduzione delle attività alla base degli ambiti d'intervento che ne caratterizzano l'azione complessiva.

La formazione è il risultato complessivo dell'interazione tra sistemi diversi ma tra loro integrati, quello nazionale e quello regionale, secondo un rapporto dialettico di collaborazione e di scambio: "la formazione in ANPAS realizza e si realizza in uno spirito sussidiario, di tipo circolare, che moltiplicando l'azione ne moltiplica anche il valore" (ANPAS, Piano Offerta Formativa 2012 – 2014, 2)<sup>25</sup>.

Un ruolo chiave spetta ai formatori, cui è richiesta, in primo luogo, la consapevolezza della responsabilità loro assegnata nei riguardi del movimento e dei principi cui esso si ispira, oltre che nei confronti delle persone di cui occuparsi sul piano prettamente formativo.

Nell'ambito dell'offerta formativa generale dell'ANPAS, attività di formazione specifiche sono rivolte ai volontari soccorritori impegnati nei servizi di Emergenza Sanitaria sul territorio.

Per P.A.R.S., quale componente attiva dell'ANPAS, la formazione rappresenta un punto di forza, uno strumento di cui avvalersi in modo costante e continuativo, in sintonia con i principi e le linee organizzative proposte a livello nazionale e regionale<sup>26</sup>.

L'attività di emergenza ed urgenza è un servizio complesso, che in generale può essere definito come "l'intervento di mezzi di soccorso provvisti della presenza di personale a bordo adeguatamente preparato per la gestione di circostanze che possano rappresentare un serio pericolo per la vita" (P.A.R.S., Emergenza – Urgenza).

Il Sistema di Emergenza Sanitaria, definito anche Sistema 118<sup>27</sup>, è un insieme di persone e strutture che interagiscono su livelli diversi e con competenze specifiche, con l'intento di raggiungere obiettivi comuni, legati, in primo luogo, alla stabilizzazione della persona che è stata soccorsa ed alla sua successiva ospedalizzazione nella struttura più idonea.

L'obiettivo primario di un percorso formativo che intende preparare un volontario soccorritore è quello di rendere quest'ultimo un interlocutore competente con le altre componenti tecnico – sanitarie del soccorso.

Le conoscenze generali che un volontario deve possedere riguardano, in primo luogo, le responsabilità penali e civili legate all'intervento a favore di persone prive, nel momento specifico, delle capacità di provvedere a se stesse: il volontario dunque "si fa garante dei suoi beni primari, la vita e l'integrità fisica: l'assunzione di tale posizione ne determina la necessaria continuità" (ANPAS Lazio 2011, 87).

Prima di conseguire tale ruolo, un aspirante volontario soccorritore segue un percorso formativo che rispetta i protocolli e le linee guida nazionali dell'ANPAS, nonché i protocolli del 118, nel rispetto delle normative regionali in materia di soccorso ed emergenza.

Il cittadino che intende specificamente diventare volontario soccorritore di P.A.R.S. partecipa ad un corso di formazione generale<sup>28</sup>, cui seguono, successivamente, prove di valutazione finalizzate a verificare la conoscenza teorica e l'attitudine pratica; a tale percorso iniziale segue un ulteriore periodo di formazione pratica.

Dopo tale periodo si diviene aspiranti soccorritori, attraverso un percorso di affiancamento a volontari esperti, che mira al consolidamento delle competenze acquisite ma, allo stesso tempo, «a fare vita associativa». Il percorso di affiancamento prevede la presenza degli aspiranti soccorritori presso gli scenari incidentali, ma non il loro necessario intervento.



L'acquisizione del ruolo di volontario soccorritore rappresenta la fase conclusiva: il volontario soccorritore diviene, a tal punto, membro effettivo degli equipaggi ed è affiancato nei primi tempi a team più esperti, in grado di accoglierlo e di favorirne l'integrazione (Elsa Fulgenzi).

Il volontario soccorritore, dunque, a seguito di un percorso formativo opportunamente certificato, deve essere in grado di svolgere precise funzioni e compiti operativi: le azioni da lui effettuate devono essere compiute mediante l'applicazione delle procedure tecniche e sanitarie previste, nel rispetto dei criteri protocollari appresi.

L'attività del soccorso è, per sua natura, un'azione relazionale, che mette in contatto persone che vivono una condizione non paritaria: "soccorre qualcuno significa interagire con una persona che in quel momento vive una situazione di profondo disagio, spesso accompagnata da dolore fisico e da stati d'animo quali ansia, preoccupazione, incertezza e paura" (ANPAS).

### **2.3 Il volontario consapevole**

Tra gli interventi che rientrano nell'ambito dell'Emergenza Sanitaria sono compresi gli incidenti stradali.

Un incidente stradale rappresenta, sul piano operativo, un evento traumatico, specificamente definibile come *rischio evolutivo non sanitario*, che configura un potenziale pericolo determinato dallo scenario in cui si è verificato l'evento.

Il grado di rischio determinato da un incidente stradale è legato, in primo luogo, alla situazione rilevata dall'operatore dell'emergenza. Il trauma, oppure l'insieme dei traumi conseguenti ad un incidente stradale possono coinvolgere più distretti corporei: la gravità delle lesioni riportate, la presenza di traumi interni non immediatamente riconoscibili e la possibile insorgenza di danni secondari richiedono l'impiego di una diagnostica strumentale ed esami specifici non effettuabili in loco (Elsa Fulgenzi).

Il volontario soccorritore è entrato a pieno titolo a far parte della catena del soccorso e rappresenta un elemento indispensabile di tale struttura.

L'ingresso nella catena del soccorso dell'azione volontaria è avvenuto gradualmente: «Nei confronti del volontariato si ha una sorta di pregiudizio. Questo ruolo è stato guadagnato attraverso la nostra competenza, nel tempo» (Elsa Fulgenzi).

Egli è generalmente colui che giunge per primo sul luogo in cui si è verificato un incidente stradale ed è dunque il primo ad applicare i protocolli d'intervento necessari:

«Se l'operatore che arriva è formato, sa che può accedere ad altri mezzi di soccorso più idonei, ad esempio l'eliambulanza. Noi siamo formati per avere contatti con la centrale del 118, per avere sempre il loro supporto, le loro indicazioni e le loro autorizzazioni, ma questo non ci impedisce di prendere decisioni autonome. La nostra presenza è fondamentale, perché spesso i tempi del soccorso si dimezzano» (Elsa Fulgenzi).

A seguito dell'attivazione di una chiamata, il percorso del soccorso sanitario prende avvio, generalmente, attraverso l'intervento dei volontari soccorritori. Essi effettuano una valutazione complessiva della scena, della possibile dinamica e dei parametri vitali, mantenendosi costantemente in contatto con la centrale del 118; essa provvede ad orientare e definire le azioni successive, stabilendo ad esempio se sia opportuno procedere ad una stabilizzazione della vittima, nell'attesa di un mezzo più idoneo al trasporto, oppure se sia opportuno procedere al trasporto in Pronto Soccorso.

L'importanza di un intervento immediato consente di prevenire e circoscrivere i danni secondari, nel rispetto della "golden hour", un lasso di tempo considerato dalla chirurgia d'urgenza

indispensabile, durante il quale assegnare le cure adeguate a seguito di un grave trauma (Elsa Fulgenzi).

Il volontario deve essere dunque in grado di procedere alla valutazione della scena e della persona coinvolta, nonché dei bisogni immediati della persona, o delle persone da soccorrere, nel rispetto dei limiti imposti dal proprio incarico: “i bisogni e le richieste della persona soccorsa vanno esauditi con attenzione, tenendo però sempre conto dei protocolli di intervento e del ruolo specifico del volontario” (ANPAS Lazio, 2011, 77). La situazione deve essere gestita in modo adeguato e corretto: «Il rispetto delle linee guida e l'applicazione delle modalità operative contribuiscono a garantire che non insorgano ulteriori danni, oltre a quelli già esistenti» (Elsa Fulgenzi).

Secondo una visione d'insieme il volontario e, in senso più ampio, le associazioni di volontariato che operano nell'emergenza sanitaria hanno un ruolo di primo piano nella catena del soccorso di un incidente stradale. Essi attivano gli altri anelli della catena del soccorso, in primo luogo attraverso il riconoscimento e il sostegno delle funzioni vitali delle persone coinvolte.

La loro presenza in corrispondenza di uno scenario incidentale rappresenta un fattore di natura preventiva, rispetto alla possibilità che gli eventi possano subire un'involuzione:

«l'allertamento ed il riconoscimento da parte del soccorso significa fare sicurezza: riconoscendo che una scena non è sicura, ad esempio, posso allertare le forze pubbliche» (Elsa Fulgenzi).

Il volontario può dunque agire in senso preventivo, salvaguardando le condizioni vitali delle persone coinvolte nell'attesa che arrivino i mezzi istituzionali, ma soprattutto dando alla persona «la sensazione di essere accudita, di essere sostenuta, piuttosto che, magari, lasciarla per 40 minuti in balia di se stessa o di chi può intervenire senza averne le competenze» (Elsa Fulgenzi).

La tempestività dell'intervento dei volontari soccorritori e la loro prossimità al luogo dell'incidente riesce a fronteggiare un aspetto della normativa regionale, che stabilisce che l'equipaggio di un'autoambulanza possa partire esclusivamente con un infermiere professionale a bordo<sup>29</sup>.

Il volontariato riesce dunque a colmare, in modo professionale, i tempi d'attesa, legati all'arrivo dei mezzi istituzionali, spesso incerti, ma anche le difficoltà connesse all'operativizzazione dell'intervento, seppure il suo ruolo non sia pienamente riconosciuto dalle altre figure professionali coinvolte:

«Il volontario viene chiamato dal 118 quando non c'è nessun altro in quell'ambito, pertanto copre un vuoto: ciò accade in particolare per il soccorso

stradale. L'intervento del volontario è utilissimo, ma spesso mortificato. Quando arriva il mezzo del 118, qualunque cosa io stia facendo, quale volontario, diviene competenza dell'istituzione». (Elsa Fulgenzi)

L'aggettivo *professionale*<sup>30</sup> sembra avere un'importanza centrale, quale elemento caratterizzante che descrive, sul piano formale, le azioni, gli atteggiamenti e il comportamento del volontario soccorritore.

La figura del soccorritore non è riconosciuta, sul piano professionale, quale figura a sé stante. La mancanza di un riconoscimento formale sembra tuttavia non pregiudicare ed ostacolare l'agire potenziale e l'operato del volontario soccorritore, *colui che soccorre*, nel senso etimologico del termine, in modo professionale: «Può esservi un soccorritore formato, soccorritore che agisce nell'ambito delle linee guida nazionali e regionali, abilitato a fare determinate manovre salvavita. Per noi questo è importante» (Elsa Fulgenzi).

---

<sup>1</sup>Intervista a Patrizia Quaresima, responsabile della Segreteria Organizzativa dell'AIFVS, presente nell'associazione sin dalla sua fondazione nel 1998. L'intervista è stata realizzata il 23/09/2013.

<sup>2</sup>L'AIFVS ha inoltre preso parte alla Consulta nazionale per il Piano nazionale della Sicurezza stradale ed è intervenuta all'inaugurazione dell'Anno Giudiziario di numerose Corti d'Appello (AIFVS, 2010)

---

<sup>3</sup>Nell'articolo 2 viene puntualizzato che ciascun Stato membro deve impegnarsi a favorire nel proprio sistema giudiziario penale un ruolo effettivo ed appropriato delle vittime, "adoperandosi affinché alla vittima sia garantito un trattamento debitamente rispettoso della sua dignità personale durante il procedimento, riconoscendone i diritti e gli interessi giuridicamente protetti con particolare riferimento al procedimento penale. Ciascuno Stato membro assicura che le vittime particolarmente vulnerabili beneficino di un trattamento specifico" (Decisione Quadro del Consiglio del 15 marzo 2001 relativa alla posizione della vittima nel procedimento penale, 2001/220/GAI).

<sup>4</sup>Sul piano preventivo, nel 1999 l'AIFVS ha contribuito all'inserimento delle norme sull'obbligo del casco per i ciclomotori e nel 2001 all'approvazione della legge delega n°85 per la riforma del Codice della strada, che funge da apripista per la successiva introduzione, nel 2003, della patente a punti. Successivamente l'associazione ha sostenuto la modifica dell'articolo 111 della Costituzione, con l'obiettivo di conferire alle vittime della strada "dignità e parità processuale" (AIFVS 2010).

<sup>5</sup>La struttura del sito, seppure abbastanza chiara, è caratterizzata da un'ampia varietà di contenuti, che rendono poco agevole la navigazione. L'usabilità sembra essere ridotta, a causa dell'assenza del supporto mobile. L'area dedicata alla registrazione degli utenti, strumento necessario a consentire l'ingresso nel forum, è collocata in una sezione poco visibile, rendendo dunque difficoltoso tale processo per coloro che accedono al sito per la prima volta.

<sup>6</sup>Nell'home page del sito sono riportate, in posizione centrale e di primo piano, eventi accaduti che coinvolgono direttamente l'associazione.

A titolo esemplificativo, nell'home page è riportata la notizia 'Luglio 2013: La Cassazione conferma la condanna dei vertici amministrativi delle autostrade siciliane'. Nel corpo dell'articolo si legge: "Una conquista giuridica e di civiltà anche grazie allo sforzo difensivo della AIFVS quale parte civile nel processo penale a fianco delle vittime" (la notizia è del 03/08/2013). Nell'home page sono inoltre riportati fatti di cronaca riguardanti incidenti stradali nei cui riguardi essa intende esprimere vicinanza e supporto: ad esempio è riportato un comunicato stampa che fa riferimento ad un grave incidente stradale, che nel corso dell'estate 2013 ha avuto una grande risonanza ed eco nell'opinione pubblica italiana: 'Pullman precipita da un viadotto sull'A16 Napoli – Canossa, l'AIFVS partecipa al dolore dei familiari'. Nel comunicato stampa dell'associazione si legge: 'Noi, che conosciamo il peso devastante della strage stradale, siamo vicini al dolore dei familiari delle vittime, e siamo pronti a dare loro un aiuto – legale, tecnico, psicologico e medico – per sostenerle in questa grave situazione di emergenza e di sconforto.'

---

<sup>7</sup> Il Forum del sito è disponibile alla lettura di tutti gli utenti, ma per lasciare messaggi scritti ed avere risposta è necessario effettuare la registrazione. Le aree tematiche disponibili sono Prevenzione e Sicurezza stradale, Assistenza Psicologica, Cronaca e Notizie stampa, Assistenza legale, Sportello reclami, Collaborazione ed Apertura nuove sedi AIFVS, Testimonianze, Tutti gli argomenti.

<sup>8</sup> Il notiziario è uno strumento informativo, che si rivolge in primo luogo ai soci dell'associazione informandoli sulle attività svolte, riportando i calendari degli incontri degli organi associativi, scadenze e programmi delle attività future. Nell'area del sito dedicata ai notiziari, i numeri pubblicati sono 14, in formato PDF, presentati in ordine decrescente di pubblicazione e disponibili alla lettura di tutti gli utenti. L'ultimo numero presente è quello dell'aprile 2013 (data di ultima consultazione: settembre 2013)

<sup>9</sup> I primi numeri del notiziario AIFVS sono caratterizzati da una grafica semplice, scarna, con una prevalenza della dimensione testuale su quella visiva, quasi assente nei primi numeri. Nel tempo la dimensione visiva ha acquistato progressivamente spazio e visibilità, attraverso fotografie, locandine di iniziative associative ed immagini che rimandano, a vario titolo, al concetto di sicurezza stradale. La grafica del notiziario risulta nel tempo più curata: l'impaginazione acquista una struttura più regolare, conferendo un maggior senso di ordine e continuità alle pagine, anche sul piano cromatico.

<sup>10</sup> Sul sito, nella sezione dedicata agli opuscoli della memoria, le edizioni disponibili sono 13, a partire dal primo anno di pubblicazione, il 1999. Tutti gli opuscoli sono stati raccolti in un video di sintesi, che intende riproporre insieme tutte le raccolte realizzate sino ad oggi.

<sup>11</sup> Intervista a Franco Cocco, responsabile della sede provinciale di Frosinone. Franco Cocco, sin dall'inizio, è coadiuvato e supportato nella gestione e nella programmazione delle attività da Claudio Martino, coordinatore provinciale. L'intervista è stata realizzata il 20/09/2013.

<sup>12</sup> "Il premio Roberto Cocco è aperto a tutti gli studenti delle scuole elementari, medie e superiori della provincia di Frosinone" (Premio Roberto Cocco, Regolamento, articolo 1).

<sup>13</sup> Il concorso base, per il quale è prevista la sola partecipazione di singoli e non di gruppi, consisterà nella stesura di un testo sulla sicurezza e sugli incidenti stradali, in tutti i loro aspetti, giuridici, economici, psicologici e morali. Per le scuole elementari è prevista la presentazione di disegni o temi a scelta degli insegnanti" (Premio Roberto Cocco, Regolamento, articolo 2).

<sup>14</sup> Il 20 febbraio 2005 è stata organizzata una manifestazione di denuncia della pericolosità della Monti Lepini, situata nel comune di Frosinone. Le richieste avanzate dall'associazione hanno riguardato l'abbassamenti dei



---

limiti di velocità e la possibilità di consentire ai ciclomotori, nei giorni di limitazione del traffico urbano, di percorrere strade alternative. <http://www.premiorbertococco.com/manifestazione-monti-lepini.htm>

<sup>15</sup>La sede si è impegnata nella raccolta firma per il miglioramento delle condizioni di viabilità e per la messa in sicurezza della strada Monti Lepini, per la quale era stata inizialmente organizzata una manifestazione di protesta. <http://www.premiorbertococco.com/petizione-popolare.htm>

<sup>16</sup>Il 26 gennaio 2008 è stato organizzato a Frosinone il convegno “La colpa e il dolo eventuale nell’incidente stradale”<http://www.premiorbertococco.com/convegno260108/convegno260108.htm>

<sup>17</sup>Nel corso del 2013 i responsabili della sede locale hanno monitorato una serie di strade della provincia di Frosinone, soggette a elevati flussi di traffico, individuando dei punti particolarmente pericolosi e pensando ad alcuni miglioramenti che verranno poi proposti agli Enti gestori competenti.

<sup>18</sup> “Possono essere soci dell’ANPAS le associazioni di volontariato od organizzazioni non lucrative che esercitano la loro attività in Italia e a all’estero, si fondano su principi solidaristici, di mutualità e di partecipazione sociale e che comunque fondano la loro attività istituzionale ed associativa sui principi di cui all’articolo 1 del presente statuto”. (ANPAS, Statuto, Articolo 6, Associate).

<sup>19</sup>L’organizzazione dell’ANPAS. consta di due livelli, quello nazionale e quello regionale, che è articolato in Comitati Regionali ed Interregionali.

<sup>20</sup>P.A.R.S. ha avviato nel tempo un’attività di collaborazione con il comune di Riano, mettendo a disposizione i propri volontari ed i propri mezzi e provvedendo ad una serie di servizi a favore di persone con difficoltà che non possono provvedere autonomamente ai propri bisogni.

<sup>21</sup> “ANPAS, grazie alle oltre 860 Pubbliche Assistenze presenti in 19 Regioni, è la più grande Associazione nazionale di Volontariato soprattutto per quanto riguarda l’ambito socio-sanitario.

Il settore sanitario, se si considera che in Italia oltre il 70% degli interventi in emergenza sono svolti dal Volontariato, è l’ambito che impegna maggiormente i Volontari ANPAS, con il 90,8% delle Associazioni; percentuale che si riflette nel forte radicamento territoriale rappresentato da oltre 1000 punti di assistenza sparsi nell’intero territorio nazionale.”

Dal sito [www.anpasnazionale.org](http://www.anpasnazionale.org), sezione Attività – Sanitario.

<sup>22</sup>P.A.R.S. Riano ha deciso di mantenere un rapporto di collaborazione con il 118, scegliendo di non gestire direttamente postazioni 118, rimanendo dunque vincolata alle priorità della propria nascita: “essere un’associazione di volontariato” (Elsa Fulgenzi, intervista del 24/09/2014).

---

<sup>23</sup> Il territorio a cui P.A.R.S. fa riferimento, in termini di intervento, riguarda la zona compresa tra la Flaminia e la Tiburtina (Elsa Fulgenzi, intervista del 24/09/2013)

<sup>24</sup> Intervista ad Elsa Fulgenzi, responsabile della Formazione per P.A.R.S. Riano Soccorso, formatore per il Comitato Regionale ANPAS Lazio e Tutor nazionale per la formazione. L'intervista è stata realizzata il 24/09/2013.

<sup>25</sup> In virtù del ruolo chiave riconosciuto alla formazione, la programmazione dell'azione educativa viene affidata al POF, Piano dell'Offerta Formativa, strumento di pianificazione e documento programmatico d'indirizzo, declinato secondo due direzioni specifiche: il POF triennale ed il POF annuale. Il Piano dell'Offerta Formativa Triennale attualmente in vigore è quello 2012-2014, approvato dal Consiglio nazionale il 31 marzo 2012 (ANPAS, La Formazione).

<sup>26</sup> P.A.R.S. Riano Soccorso organizza regolarmente corsi di formazione di vario tipo, rivolti specificamente ai propri volontari e a coloro che successivamente lo diverranno. I corsi di Primo Soccorso sono aperti anche alla cittadinanza, con l'intento di «informare il cittadino su come si deve comportare in caso di emergenza, su cosa fare e cosa non fare e, eventualmente, mettere in sicurezza la scena» (Elsa Fulgenzi, intervista del 24/09/2013)

<sup>27</sup> Il numero 118 è stato istituito con decreto del Presidente della Repubblica n°467600 del 27 marzo 1992, "Atto di indirizzo e coordinamento alle Regioni per la determinazione dei livelli di assistenza sanitaria di emergenza".

<sup>28</sup> I Corsi di Formazione per i volontari ANPAS sono supportati da Centri di Formazione, costituiti da personale specializzato, e dai Comitati Regionali. Nello specifico P.A.R.S. organizza i propri corsi di formazione in collaborazione con il C. S. E. Christian Manzi ed il Comitato ANPAS Lazio (dal sito [www.parsiano.it](http://www.parsiano.it)). Il comitato Regionale ANPAS Lazio ha stabilito un format generale, un manuale di Primo Soccorso distribuito e valido per tutte le Pubbliche Assistenze laziali, realizzato in collaborazione con il centro di Formazione C. S. E. Christian Manzi, i cui formatori tengono i corsi di formazione generale, della durata di 40 ore, presso le sedi delle singole associazioni, nonché percorsi di re training annuali. La formazione pratica, della durata di 18 ore, è invece curata dalle singole Pubbliche Assistenze e dai suoi formatori (Elsa Fulgenzi, intervista del 24/09/2013)

<sup>29</sup> La legge della Regione Lazio del 17 luglio 1989, n° 49 stabilisce che l'equipaggio delle autoambulanze di tipo A e di tipo B siano composti da un autista con funzione di barelliere, un barelliere e un infermiere professionale, con l'integrazione di un medico anestetico rianimatore.

<sup>30</sup> "Durante il servizio è necessario collaborare e suddividere i compiti per evitare intralci e incomprensioni: operare ciascuno per proprio conto crea

---

confusione e rende le manovre lente ed inefficaci. E' necessario, per ottenere una buona armonia, nel gruppo, che ogni soccorritore tenga atteggiamenti professionali e collaborativi. E' necessario assumere comportamenti e modi che infondano immediatamente un senso di fiducia e sicurezza nelle competenze ed abilità tecniche del soccorritore; una persona sofferente ha bisogno di sentire che qualcuno sia in grado davvero di alleviare la sua sofferenza. A tal proposito è opportuno indossare sempre la divisa pulita e in ordine con il tesserino della propria Associazione in vista e curare l'aspetto fisico eliminando tutto ciò che può provocare diffidenza in chi viene soccorso. Vanno evitati a tale scopo tacchi alti, abiti stretti, trucco eccessivo e tutto ciò che possa ostacolare le manovre di soccorso. È molto importante ricordare che il volontario del soccorso è un professionista e come tale deve essere identificabile" (ANPAS 2011, Regione Lazio, 95).





## **Conclusioni. Quando le parole insegnano: il valore della sicurezza stradale**

---

A conclusione del percorso fin qui condotto, è utile ed opportuno provare a tracciare delle considerazioni finali.

Il volontariato sembra essere divenuto una presenza stabile, attiva e propositiva nel campo della sicurezza stradale.

Le sue attività e i suoi interventi riguardano più ambiti, diversi ma tra loro complementari, che sembrano essere accumulati dallo stesso denominatore: la preoccupazione per la vulnerabilità di coloro che sono i principali attori della sicurezza stradale, i cittadini.

La storia e le esperienze delle due associazioni di volontariato protagoniste del nostro percorso di ricerca, l'AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada e P.A.R.S. Riano Soccorso, rivelano, infatti, nella loro operatività, gli effetti e le innumerevoli conseguenze sociali che i problemi connessi alla sicurezza stradale producono sulla società.

La vulnerabilità riguarda, in primo luogo, l'essere umano, quale soggetto attivo della circolazione stradale e fattore di

rischio potenziale, attraverso i suoi comportamenti, influenzati a loro volta da una pluralità di fattori.

La vulnerabilità “appartiene”, nel senso che è una condizione imprescindibile, alle vittime di incidenti stradali. La vittima, se sopravvissuta, vive su di sé danni fisici e psicologici in alcuni casi irreparabili, la cui condizione estrema è rappresentata dalla perdita dell'integrità psicofisica.

La vulnerabilità riguarda i familiari, che chiedono aiuto e supporto, a seguito di un incidente, per fronteggiare conseguenze non solo legali, ma anche psicologiche non facilmente gestibili e circoscrivibili. In particolare, essi vivono le difficoltà e i tempi degli iter processuali conseguenti agli incidenti stradali.

La vulnerabilità è presente anche nel contesto in cui si verifica un incidente, nelle condizioni fisiche e psicologiche di chi è stato coinvolto e ha subito dei traumi, che possono peggiorare o determinare l'insorgere di danni successivi, qualora l'attività di soccorso non venga condotta secondo le modalità previste ed i tempi necessari.

Il volontariato che interviene a favore delle questioni e dei problemi connessi alla sicurezza stradale opera in un contesto, dunque, caratterizzato da numerose difficoltà, legate all'assenza di sistematicità nella gestione che, laddove presente, potrebbe far fronte con maggior efficacia alle

diversità e alle divergenze dei punti di vista degli attori coinvolti.

Le domande conoscitive che hanno guidato il nostro percorso intendevano comprendere, in primo luogo, se il volontariato possa generare valore aggiunto per la sicurezza stradale, colmando lacune, assolvendo a funzioni di supporto o di supplenza nei riguardi delle istituzioni pubbliche.

Lo studio dei due casi individuati può aiutare a rispondere a tali interrogativi, aprendo la strada a riflessioni che meritano, a nostro parere, ulteriori e futuri approfondimenti.

La possibilità che il volontariato possa generare valore aggiunto per la sicurezza stradale può essere individuata, in primo luogo, nella specificità delle risposte che le associazioni provano ad offrire a questioni ben precise.

Le risposte che l'agire associativo prova a dare guardano infatti a bisogni specifici, cui esso prova a dare una traduzione operativa. Nelle risposte offerte sembrano trovare spazio, contemporaneamente, più motivazioni e ragioni, rispetto alle quali non sembra possibile, a nostro parere, stabilire una prevalenza dell'una rispetto all'altra: l'individuazione di uno stato di necessità, il riconoscimento dell'insufficienza o della mancanza delle risposte istituzionali.

L'AIFVS nasce come risposta alla volontà di agire, su iniziativa di cittadini, personalmente e direttamente coinvolti.



L'associazione si è attivata nei riguardi delle istituzioni, ha coinvolto la cittadinanza in iniziative finalizzate all'acquisizione di una maggior consapevolezza nei riguardi della prevenzione stradale, si è diffusa ed ha agito in modo mirato sul territorio nazionale, attraverso le sedi locali.

Uno dei punti di forza dell'AIFVS può essere individuato nel senso di partecipazione e solidarietà che scaturiscono, in modo specifico, dal coinvolgimento emotivo e psicologico che derivano dalla perdita, quale condizione comune.

La partecipazione contribuisce alla creazione di reti e di relazioni, che individuano nel desiderio di agire e reagire, in modo costruttivo e propositivo, un terreno comune.

P.A.R.S. Riano Soccorso nasce come risposta di alcuni cittadini al desiderio di rispondere alle esigenze di una comunità e di contribuire al suo benessere, scegliendo di aderire all'ANPAS, movimento nazionale che spicca, nel panorama italiano, per la sua storia e per una consolidata tradizione d'interventi. Tra i servizi offerti, l'associazione si è nel tempo specializzata nell'emergenza sanitaria, contribuendo ai bisogni del territorio attraverso l'operato dei suoi volontari.

Uno dei punti di forza di P.A.R.S. può essere individuato nella solidità delle attività di formazione, prerequisito indispensabile per l'acquisizione del ruolo di volontario soccorritore, che è

così in grado di intervenire, in modo competente, professionale e consapevole, negli incidenti stradali.

Un punto in comune tra le due associazioni sembra essere la prevenzione. L'AIFVS si dedica ad attività di prevenzione rivolte alla cittadinanza, con l'obiettivo di diffondere attraverso iniziative specifiche la consapevolezza dei rischi e dei comportamenti stradali.

Per P.A.R.S Riano Soccorso la prevenzione sembra assumere una connotazione specifica, individuabile nell'agire del volontario soccorritore, che svolge una funzione preventiva, attraverso il suo operato, in corrispondenza di uno scenario incidentale. Egli si adopera, in primo luogo, per salvaguardare le condizioni delle persone coinvolte, in attesa dell'arrivo dei mezzi istituzionali. L'agire volontario riesce, nel contesto specifico, ad offrire una risposta efficace, che contribuisce a prevenire l'involuzione di una situazione potenzialmente a rischio.

Secondo una visione d'insieme l'azione del volontariato che si occupa della sicurezza stradale sembra ricoprire, nei riguardi dello Stato, un ruolo complementare, che rafforza e completa l'intervento pubblico.

Tuttavia, in corrispondenza di alcune questioni specifiche, l'azione volontaria tende a colmare lacune, in termini operativi, e a sostenere, mediante richieste nei riguardi degli attori

istituzionali competenti, la necessità di cambiamenti e interventi legislativi mirati. L'intervento del volontariato non può dunque essere ricondotto ad un'unica funzione, rispetto alle politiche pubbliche, per la complessità e l'eterogeneità delle questioni coinvolte nella sicurezza stradale.

Secondo una visione d'insieme il valore aggiunto del volontariato per la sicurezza stradale, a nostro parere, è nel volontariato stesso: nella sua presenza, nell'impegno profuso, nel tentativo di risolvere problemi, nell'umanità, quale modalità di interpretazione dei bisogni<sup>1</sup>.

La sicurezza stradale sembra costituire un elemento di ritorno, una questione che riesce a porsi all'attenzione della società solo secondariamente, in tutte quelle circostanze in cui la realtà ha prodotto danni, traumi, eventi sfavorevoli.

Pensare la sicurezza stradale in termini sistemici sembra rappresentare, a nostro parere, una delle soluzioni percorribili.

Il primo passaggio fondamentale, in termini progettuali, dell'implementazione di un 'sistema sicurezza stradale' dovrebbe essere costituito, a nostro parere, dal riconoscimento formale degli attori sociali coinvolti e del ruolo da loro agito.

Tra gli attori coinvolti sembrano rientrare, a pieno titolo, le associazioni di volontariato, quale interlocutore competente e capace, depositario di esperienza e conoscenza: una risorsa

indispensabile, in grado di generare, in potenza, valore, per la capacità di rappresentare essa stessa un valore.

Riflettere sul significato autentico ed originario delle parole può rappresentare, a nostro parere, un elemento utile alla comprensione ed alla possibilità di agire con maggior consapevolezza nei riguardi della realtà. In tal senso una riflessione specifica riguarda la parola *sicurezza*, punto di partenza e punto d'arrivo del nostro percorso, e l'insieme dei significati che le appartengono.

La parola *sicurezza* deriva, etimologicamente, dall'espressione latina *sine cura*, che, tradotta letteralmente, significa *senza preoccupazione*. La tradizione classica opera una distinzione terminologica tra il concetto di *sicurezza*, quale condizione individuale<sup>2</sup> e la *sicurezza* intesa come situazione oggettiva<sup>3</sup>, che indica l'assenza di pericoli: significati diversi, che tuttavia sembrano appartenere e rimandare allo stesso campo semantico. La *sicurezza*, sin dall'antichità, indica dunque una condizione umana priva di timore, l'assenza di pericoli.

Sebbene la condizione dell'uomo contemporaneo sia segnata da altri orizzonti di significato e da scenari sociali caratterizzati dalla preminenza dell'incertezza, la riscoperta del significato autentico delle parole può essere un elemento di supporto, una spinta propulsiva, un incentivo all'azione.

Perché si possa comprendere, infine, che la sicurezza stradale rappresenta un valore.

---

<sup>1</sup> “L’umanità è ciò che consente al volontario di interpretare i bisogni dell’utente, anche e soprattutto quelli che rimangono inespressi o difficili da comunicare, e consente inoltre di non alimentare nei beneficiari illusioni sbagliate rispetto alla propria condizione e alla risoluzione del bisogno stesso” (Ceccherelli, Spinelli e Tola 2012, 20).

<sup>2</sup> *Fiducia, ae, f.* : fiducia in se stesso, confidenza, sicurezza ( Castiglioni - Marotti, Vocabolario della Lingua Latina 1996, 484)

<sup>3</sup> ‘Assenza di pericoli: si renda mediante una perifrasi con l’aggettivo sicuro, o col sinonimo *salus, utis, f.* (= salvezza)’ (Castiglioni – Mariotti, Vocabolario della Lingua Latina 1996, 1991).

## Bibliografia

---

Abbruzzese Alberto, Borrelli Davide, *L'industria culturale. Tracce e immagini di un privilegio*, Carocci, Roma, 2000.

ACI, Automobile Club d'Italia, *I costi sociali degli incidenti stradali*, Anno 2008,  
<[http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi\\_e\\_ricerche/dati\\_stati\\_stiche/incidenti/Costi\\_sociali\\_2008.pdf](http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi_e_ricerche/dati_stati_stiche/incidenti/Costi_sociali_2008.pdf)>

Addario Nicolò (a cura di), *Teoria dei sistemi sociali e modernità*, Carocci, Roma, 2003.

AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada, *Unirsi per fermare la strage stradale e dare giustizia ai superstiti*, Documento dicembre 2000 – aggiornamento ottobre 2002.

AIFVS, Associazione Italiana Familiari e Vittime della Strada, *Scheda informativa 10/2010*, 2010.

AIFVS, *Notiziario AIFVS*, numero 1, anno XII

ANPAS, *La formazione*,  
<<http://www.anpasnazionale.org/attivita/formazione.html>> (data di ultima consultazione: 28 settembre 2013).

ANPAS, *Piano dell'offerta formativa per il triennio 2012 – 2014*,  
<[http://www.anpasnazionale.org/Allegati/Formazione/POF\\_Triennale\\_2012\\_2014.pdf](http://www.anpasnazionale.org/Allegati/Formazione/POF_Triennale_2012_2014.pdf)> (data di ultima consultazione: 28 settembre 2013)

ANPAS Comitato Regionale, C. S. E. Christian Manzi, *Manuale operativo di Primo Soccorso del volontario soccorritore ANPAS*, 2011

Arena Gregorio, *Il ruolo della comunicazione nell'amministrazione condivisa*, "Rivista italiana di comunicazione pubblica", a. 1999, fascicolo 1, pp.15 – 23.

Audizione del Ministro della giustizia, Paola Severino Di Benedetto, 27 marzo 2012, Camera dei Deputati IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni), *Indagine Conoscitiva sulle proposte di legge C.4662 Valducci e abbinate recanti Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n ° 285*  
<http://www.radio.rai.it/grparlamento/podcast/rssgrparlamento.jsp?id=9019>

Barbera Augusto, Fusaro Carlo, *Corso di diritto pubblico*, Il Mulino, Bologna, 2001.

Brilli Attilio, *La vita che corre. Mitologia dell'automobile*, Il Mulino, Bologna, 1999.

Camera dei Deputati, *Proposta di legge delega n ° 4662, Delega al Governo per la riforma del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n ° 285*  
[http://www.camera.it/\\_dati/leg16/lavori/schedela/apriTelecomando\\_wai.asp?codice=16PDL0053400](http://www.camera.it/_dati/leg16/lavori/schedela/apriTelecomando_wai.asp?codice=16PDL0053400)

Catemario Armando, *Linee di antropologia culturale*, Gangemi Editore, 1996.

Ceccherelli Alessio, Spinelli Angela, Tola Paola, Volterrani Andrea, *Il valore del volontariato. Indicatori per una valutazione extraeconomica del dono*, Cesvot Edizioni, Firenze, 2012.

Cialdini Pasquale, *Lo scenario nazionale: indirizzi generali e linee guida di attuazione del Piano nazionale della sicurezza stradale*, "I dati socio-sanitari della sicurezza stradale", Franco Taggi e Gioia di Cristofaro Longo (a cura di), Istituto Superiore di Sanità, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roma, 2001.

Colombo Cristina, *Sicurezza e Circolazione stradale*, "Rivista di criminologia, vittimologia e sicurezza", Vol. 5, n. 3, settembre – dicembre 2011.

Comitato Tecnico Nazionale C3, Associazione Mondiale della strada, *Gestione del rischio operativo nell'esercizio delle strade*, XXVI Convegno Nazionale Stradale, 2008  
<http://www.aipcr.it/public/Comitato%20Tecnico%20C.3.pdf>

Commissione Europea, *Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale. Orientamenti 2011 – 2020 per la sicurezza stradale*,  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/pdf/road\\_safety\\_citizen/road\\_safety\\_citizen\\_100924\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/pdf/road_safety_citizen/road_safety_citizen_100924_it.pdf)

Commissione Europea, *Salvare 20 000 vite sulle nostre strade. Una responsabilità condivisa*, 2003  
[http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/rsap/rsap\\_it.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/rsap/rsap_it.pdf)

Cucco Enzo, Pagani Rosaria, Pasquali Maura (a cura di), *Primo Rapporto sulla comunicazione sociale in Italia*, Rai - Eri, Torino, 2005.



Curti Gialdino Carlo, *Brevi note sull'azione comunitaria in materia di sicurezza stradale*, Rivista giuridica della circolazione e dei trasporti ACI, n°3 maggio – giugno,  
<[http://www.rivistagiuridica.aci.it/index.php?id=681&doc=997&n\\_o\\_cache=1](http://www.rivistagiuridica.aci.it/index.php?id=681&doc=997&n_o_cache=1)>

Davico Luca, Staricco Luca, *Trasporti e società*, Carocci, Roma, 2006.

De Carlo Nicola Alberto, Di Nuovo Santo (a cura di), *Prevenzione e sicurezza stradale. Marketing sociale e linee d'intervento*, Franco Angeli, Milano, 2000.

Decisione Quadro del Consiglio del 15 marzo 2001 relativa alla posizione della vittima nel procedimento penale, 2001/220/GAI.

Di Cristofaro Longo Gioia, *Il sorpasso: dal mito del rischio alla cultura della sicurezza*, Guerini, Milano, 2002.

Dipartimento di Idraulica Trasporti e Infrastrutture Civili, *Psicologia del conducente ed incidentalità sulla strada: analisi dei fattori di rischio*, Politecnico di Torino, 11 aprile 2002.

Dorfer Marx, *Psicologia del traffico. Analisi e trattamento del comportamento alla guida*, McGraw – Hill, Milano, 2004

Facchi Alessandra, *Breve storia dei diritti umani*, Il Mulino, Bologna, 2007.

Franco Giuseppe, *1861 – 2011. Centocinquant'anni di storia dell'Italia unita, visti attraverso le regole della strada dai Regolamenti di fine '800 ai Codici del '900*, pubblicazione a cura dell'ASAPS, Associazione Sostenitori Amici Polizia

Stradale,

<[http://www.asaps.it/il\\_centauro/rivista/2010/142/art.pag.16.pdf](http://www.asaps.it/il_centauro/rivista/2010/142/art.pag.16.pdf)

Ferrera Maurizio, *Le politiche sociali*, Il Mulino, Bologna, 2006.

Gazzetta Ufficiale n°114 del 18 maggio 1992, *Nuovo Codice della strada*, Decreto legislativo 30 aprile 1992, n°285

Gazzetta Ufficiale n°186 del 12 agosto 2003, Legge 1 Agosto 2003, n°214, *Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 27 giugno 2003, n°151, recante modifiche ed integrazioni al codice della strada*

Gazzetta Ufficiale n°175 del 29 luglio 2010, Legge 29 luglio 2010, n°120, *Disposizioni in materia di sicurezza stradale*

Istat, Serie Storiche, *Trasporti ed incidenti stradali*, 2010, [http://seriestoriche.istat.it/fileadmin/allegati/Trasporti/testi/17\\_Incidenti\\_stradali.pdf](http://seriestoriche.istat.it/fileadmin/allegati/Trasporti/testi/17_Incidenti_stradali.pdf)

Lewanski Rodolfo, Tintori Chiara, *La sicurezza stradale. Quando una politica preventiva fa la differenza*, Il Mulino, Bologna, 2005.

Lombardi Marco, *Comunicare nell'emergenza*, Vita e Pensiero, Milano, 2005.

Maciotti Maria Immacolata (a cura di), *Introduzione alla sociologia*, McGraw – Hill, Milano, 2005.

Marsocci Paola (a cura di), *“Esporre” la democrazia. Profili giuridici della comunicazione del Governo*, Franco Angeli, Milano, 2007.

McLuhan Marshall, *Gli strumenti del comunicare. Mass media e società moderna*, Net, Milano, 2002

Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (a cura di), *Annali della Pubblica Istruzione. Educazione alla sicurezza stradale*, Le Monnier, Firenze, 3/2011.

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, *Piano nazionale della sicurezza stradale, 3° Programma d'attuazione, Relazione illustrativa*, [http://www.mit.gov.it/mit/mop\\_all.php?p\\_id=07995](http://www.mit.gov.it/mit/mop_all.php?p_id=07995)

Morcellini Mario, Mazza Barbara (a cura di), *Oltre l'individualismo. Comunicazione, nuovi diritti e capitale sociale*, Franco Angeli, Milano, 2008.

Musicco Domenico, *Eppure avevo ragione. Manuale di autodifesa prima e dopo gli incidenti stradali*, Aliberti editore, 2011, Roma, 2012.

Peruzzi Gaia, *Fondamenti di comunicazione sociale. Diritti, media, solidarietà*, Carocci, Roma, 2011.

Peaverini Paolo, Spalletta Marica, *Unconventional. Valori, testi, pratiche della pubblicità sociale*, Meltemi, Roma, 2009.

Ranci Costanzo, *Il volontariato. I volti della solidarietà*, Il Mulino, Bologna, 2006.

Rapporto Istat - ACI 2010, *Le statistiche degli incidenti stradali dagli anni '30 ad oggi*, [http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi\\_e\\_ricerche/dati\\_statistiche/incidenti/Incidenti\\_Stradali\\_dal\\_1930.pdf](http://www.aci.it/fileadmin/documenti/studi_e_ricerche/dati_statistiche/incidenti/Incidenti_Stradali_dal_1930.pdf)

Rapporto Istat – ACI, *Incidenti stradali*, Anno 2011,  
<http://www.istat.it/it/archivio/73732>

Tavazza Luciano (a cura di), *Guida al volontariato italiano. Volontari oggi*, Cassa di Risparmio di Roma, SEI, Torino, 1990.

Valentini Miriam, *Roma laboratorio comune: esperienze di comunicazione in una metropoli*, Labitalia, Milano, 2004.

Volterrani Andrea, *Panorami sociali: il sociale nei media, i media nel sociale*, Liguori, Napoli, 2003

Volpato Giuseppe, Stocchetti Andrea, Callea Paolo, *Evoluzione delle caratteristiche dei messaggi pubblicitari sulle automobili*, IV Convegno Internazionale Italia – Francia “Le tendenze del marketing”, 2005 [http://www.escepap.net/conferences/marketing/2005\\_cp/Materiali/Paper/It/Volpato\\_Stocchetti\\_Callea.pdf](http://www.escepap.net/conferences/marketing/2005_cp/Materiali/Paper/It/Volpato_Stocchetti_Callea.pdf)



## Webgrafia

---

<http://www.aci.it> (data di ultima consultazione: 4 agosto 2013)

<http://www.altalex.com> (data di ultima consultazione: 10 luglio 2013)

<http://www.anpasnazionale.org> (data di ultima consultazione: 28 settembre 2013)

<http://www.camera.it> (data di ultima consultazione: 10 luglio 2013)

<http://europa.eu> (data di ultima consultazione: 7 luglio 2013)

<http://www.erscharter.eu/it> (data di ultima consultazione: 7 luglio 2013)

<http://www.istat.it> (data di ultima consultazione: 4 agosto 2013)

<http://www.mit.gov.it> (data di ultima consultazione: 6 agosto 2013)

<http://www.parsriano.it> (data di ultima consultazione: 25 settembre 2013)

<http://www.premiorbertococco.com> (data di ultima consultazione: 24 settembre 2013)

<http://www.radio.rai.it> (data di ultima consultazione: 5 agosto 2013)

<http://www.vittimestrada.org> (data di ultima consultazione: 25 settembre 2013)

