



Le vittime

invisibili

M

igliaia di feriti ogni anno, famiglie distrutte e tanti morti. Questa è la guerra che ogni giorno si combatte sulle strade italiane, una guerra che passa sotto il naso di tutti ma che solo in pochi vedono, una guerra silenziosa, lontana dai riflettori mediatici, ma in quanto guerra capace di provocare tragedia e sofferenza. I numeri sono impietosi, stime dell'OMS rappresentano l'incidentalità stradale come la nona causa di morte mondiale per gli adulti e la prima per i giovani, ma avanti di questo passo, nel 2020, diventerà la terza causa di morte e disabilità.

Per quanto riguarda l'Italia si può apertamente parlare di allarme sociale, anche se il fenomeno non viene percepito come tale, sia dalle istituzioni che dall'opinione pubblica, troppo spesso circoscritto ai soli incidenti che fanno notizia dentro le poche righe di un articolo di giornale. Eppure nell'arco di dieci anni, lungo le strade italiane è scomparsa una città di 80.000 abitanti e non ce ne siamo resi conto. Ma all'interno di questa cornice la drammatica verità è un'altra ancora: lo Stato ha abbandonato le sue vittime, come fossero un corpo estraneo da espellere per esorcizzarne l'emergenza.

Ovviamente c'è da chiedersi il perché di tutto questo.

Lo scarso impegno verso i temi della sicurezza stradale, che da sempre ha caratterizzato il nostro paese in maniera trasversale, ha fatto sì che l'insicurezza stradale divenisse normalità. Da una parte c'è un sistema giudiziario spesso incomprensibile, eccessivamente garantista, che con la pretesa punitiva e riabilitativa dell'imputato, relega le vittime (e con esse i loro familiari) a spettatrici marginali del processo; un sistema giudiziario impreparato ad accogliere il loro grido di giustizia e di sofferenza. Dall'altra parte ci sono le stesse vittime, che si costituiscono in associazioni per garantirsi un mutuo supporto, per assicurarsi una serie di servizi che lo Stato non è in grado di offrire e per conquistarsi uno spazio di visibilità per sensibilizzare l'opinione pubblica e le istituzioni latitanti. Nel mezzo si riflette lo stato dell'arte, ossia l'incredibile verità, tutta italiana, della certezza del ricorso e della straordinaria leggerezza con cui si trasgrediscono le regole del codice della strada.

Ma quanto detto non è sufficiente per comprendere le ragioni che portano categorie di vittime a pesare più di altre. Nel nostro paese le vittime della strada vengono accettate come un effetto collaterale fisiologico, quale prodotto inevitabile del traffico, al prezzo di essere archiviate come "eventi naturali", piuttosto che essere riconosciute come vittime di un atto illegale.

Com'è possibile stigmatizzare un fenomeno deviante quando un'intera società lo banalizza a normalità? Le varie istituzioni incaricate di raccogliere i numeri di questa guerra mancano di coordinamento tra loro, spesso la statistica è imprecisa o incompleta ed il risultato che ne scaturisce è di un quadro d'insieme che non rispecchia la reale gravità del fenomeno, vanificando sin da subito qualsiasi strategia d'intervento legata alla sicurezza stradale. Evidentemente il problema affonda le radici in un sentire culturale non preparato e poco incline al riconoscimento della vittima in quanto tale. Lo studioso e vittimologo G. Lopez definisce la vittima come una persona che riconosce di essere stata danneggiata da un agente esterno ed identificata come tale anche dalla maggioranza del corpo sociale.

E. Viano sostiene che lo status ufficiale di vittima lo si raggiunga attraverso un percorso di vittimizzazione composto da quattro stadi successivi, il cui superamento non sempre è dato per scontato: 1) il soggetto deve subire un danno (fisico, morale, materiale) in grado di provocargli patimento e sofferenza; 2) la persona danneggiata si percepisca come vittima, nel senso che riconosce la vittimizzazione come un'esperienza immeritata ed ingiusta; 3) la vittima decide di reagire avvalendosi degli strumenti a sua disposizione per ottenere la riparazione del danno; 4) il soggetto ottiene il riconoscimento del proprio status da parte sia delle istituzioni (controllo formale) che della collettività più in generale (controllo informale), ricevendone sostegno e giustizia, allontanando così forme di vittimizzazione secondaria.

Da queste definizioni emerge molto forte l'importanza di un sistema culturale recettivo, pronto al duplice riconoscimento della vittima da parte sia del soggetto interessato che della comunità, come a dire che il dolore privato si trasforma in dolore sociale, affinché l'emergenza della sicurezza stradale sia condivisa e sentita come un problema che appartiene a tutti e non solo a coloro che ne vivono la tragica esperienza.

Educare alla vittimologia stradale, ovvero mettere al centro dell'attenzione la vittima ed i suoi bisogni, ancor prima che la vittima diventi tale, questa è la nuova frontiera a cui si deve ispirare la cultura della sicurezza stradale; in una parola sola, alla prevenzione. L'analisi dei dati statistici, l'informazione sui rischi di vittimizzazione, gli appelli alla prudenza sono importanti, ma da soli non bastano a fermare l'emergenza; mancano di empatia verso la vittima ovvero non trasmettono le sensazioni e le emozioni che può provare un pedone investito sulle strisce pedonali o un ciclista travolto da un'auto, che non si è fermata allo STOP. La normalità dell'insicurezza stradale ha generato un traffico anafettivo, troppo incline a concedersi dei rischi ma incapace di mettersi nei panni della vittima. Stigmatizzare il traffico pericoloso come esercizio sociale di prevenzione, imparando a riflettere sul cosa sarebbe potuto accadere se..., perché il dopo è troppo tardi. Allora la scommessa è proprio quella di riuscire a vivere l'esperienza della vittima senza esserlo veramente. Diventa prioritario rivedere le modalità con cui si consegue la patente di guida o si riaccreditano i punti decurtati, magari avvalendosi del prezioso contributo che offre la psicologia del traffico. Un nodo cruciale di questo



progetto è e rimane l'educazione stradale nelle scuole, vero investimento per il futuro: norme di comportamento sì, ma anche esperienza della vittimizzazione come forma di consapevolezza e responsabilizzazione per i ragazzi. Ciò diventa possibile attraverso la testimonianza diretta delle vittime della strada e dei loro familiari, la visita guidata a quelle strutture ospedaliere specializzate nel recupero di pazienti rimasti vittime di gravi incidenti, consentire la visione di spot pubblicitari duri ma realistici, toccare con mano i veicoli incidentati per comprendere la dinamica dell'incidente, individuare il punto d'impatto del corpo, osservare le tracce di sangue ed il ciuffo di capelli rimasto appiccicato sul vetro parabrezza, magari riflettendo sull'importanza dell'uso delle cinture di sicurezza.

Dall'altra parte della barricata c'è bisogno di una scelta legislativa netta, priva di tutti quei cavilli che pregiudicano l'attività di controllo e repressione delle forze dell'ordine, che contempli sanzioni più efficaci nel chiaro intento di ridurre l'incidentalità stradale e, soprattutto, di soddisfare il bisogno di giustizia delle vittime.

Ovviamente questo nuovo modo di intendere la sicurezza stradale pretende una maggior responsabilità da parte di tutti, nella reciproca consapevolezza che interpretare il ruolo di vittima può toccare a chiunque, soprattutto quando ci si trova in giro per la strada. ■

***Dott. in criminologia o scienze politiche
Assistente Polizia Municipale
Imola (Bo)**

BIBLIOGRAFIA

Vezzadini S., *La vittima di reato, tra negazione e riconoscimento*, Clueb, Bologna, 2006.
Valdini E., *Strage continua*, Chiarelettere, Milano, 2008.
Lorenzini F., Guarnieri S., *Felici di seguirti, una storia di ordinaria inciviltà*, Giunti, Firenze, 2012.