

9. Le implicazioni etiche e deontologiche del giornalista nel racconto della violenza stradale

Simona Teresa Mildret Bandino

Fino a ora – nelle pagine del presente libro – abbiamo voluto suggerire come, cambiando prospettiva e usando un corretto linguaggio, non solo si fornisce all’opinione pubblica un’informazione senza errori; ma si contribuisce anche a salvare vite umane.

In questo capitolo, invece, vogliamo provare a suggerire come usando un linguaggio appropriato non solo si è eticamente giusti, ma anche deontologicamente corretti.

L’uso del termine *scontro* al posto del termine *incidente* faciliterà il cambiamento di prospettiva da cui osserviamo e, quindi, esponiamo al pubblico il fatto. Detto in altri termini, l’uso della parola *scontro* (o anche *collisione*, che è altrettanto corretta) ci aiuterà a cambiare visione iniziando così a descrivere la vittima di uno scontro stradale, come una “vittima” di un fatto di cronaca e non più come spesso accade – se pur inconsciamente e in totale buona fede – di un evento totalmente accidentale non provocato dall’agire umano, ma da un oggetto inanimato (auto, moto ecc...).

L’articolo 2 della legge professionale n. 69 del 3 febbraio 1963, ripreso poi nell’articolo 1 del “Testo Unico dei doveri del giornalista”, chiama i giornalisti all’“obbligo

inderogabile” del “rispetto della verità sostanziale dei fatti”. Ecco quindi che l’introduzione dell’elemento umano nel racconto di uno scontro stradale diviene la narrazione più corretta e l’unica che “raccolglie, elabora e diffonde con la maggiore accuratezza possibile ogni dato o notizia di pubblico interesse secondo la verità sostanziale dei fatti” (articolo 2 del Testo Unico dei doveri del giornalista); perché non è mai un mezzo di locomozione la causa di uno scontro stradale, ma sempre l’essere senziente che lo conduce.

Inoltre, l’uso di una corretta terminologia quando si tratta di collisioni stradali, consente di attuare a pieno quel “Rispetta i diritti fondamentali delle persone” che recita sempre l’articolo 2 del Testo Unico dei doveri del giornalista.

Usare un linguaggio appropriato nella narrazione degli scontri stradali facilita anche l’applicazione e l’interpretazione piena di tutti quei principi deontologici che regolano la professione giornalistica e che ogni giornalista conosce e applica quotidianamente nel proprio lavoro.

L’allegato 1 del Testo Unico dei doveri del giornalista, riferito alle “Regole deontologiche relative al trattamento dei dati personali nell’esercizio dell’attività giornalistica” quando nell’articolo 8 tratta della “Tutela della dignità delle persone” spiega che “salva l’essenzialità dell’informazione”, il giornalista non deve fornire notizie oppure pubblicare immagini o fotografie “di soggetti coinvolti in fatti di cronaca lesive della dignità della persona” e neppure soffermarsi “su dettagli di violenza, a meno che ravvisi la rilevanza sociale della notizia o dell’immagine”.

Usare un linguaggio corretto nella cronaca di una collisione stradale contribuisce quindi alla piena tutela della dignità non solo della vittima ma anche dei familiari, dei parenti e degli amici.

L'utilizzo del termine *guidatore* invece di *auto*, *collisione* o *scontro* al posto della parola *incidente*, consentirà una narrazione valida, deontologicamente esatta, ma anche efficace e, se ben costruita, altrettanto sensazionalistica.

Se poi nel sinistro stradale è coinvolto un minore, o è fra i familiari più prossimi, la Carta di Treviso sarà un valido ausilio per esporre al pubblico la collisione nella forma più corretta, preservando “il maggior interesse” del minore coinvolto direttamente o indirettamente in quanto familiare. È vero che non si tratta certo di un fatto di cronaca lesivo “della sua personalità come autore, vittima o teste”, ma va ponderato il forte impatto emotivo che può suscitare la pubblicazione di certe foto, immagini, dettagli o l'uso di certi termini nella descrizione dell'accaduto.

Un uso appropriato e corretto delle parole o delle inquadrature video e fotografiche può quindi rendere altrettanto efficace la narrazione dell'accadimento, preservando però anche l'integrità emozionale ed emotiva del minore.

Saranno sufficienti poche accortezze terminologiche per informare il pubblico con una cronaca dell'evento valida, ma anche potente, incisiva e rispettosa.

10. Un decalogo per una corretta comunicazione degli scontri stradali

Stefano Guarnieri

Sino ad ora abbiamo visto come la comunicazione degli scontri stradali sia troppo spesso a “senso unico”, sbagliata e spesso lesiva dei diritti delle vittime. La domanda adesso è: come possiamo fare a cambiare il modo di raccontare la violenza stradale e chi lo deve fare?

Sul chi deve cambiare si dovrebbe partire, prima di tutto, dallo Stato e perciò dalle forze dell'ordine e dalle amministrazioni. Spesso i giornalisti prendono spunto dai resoconti delle forze di Polizia che rilevano gli scontri, e se sono scritti con il linguaggio usato attualmente, il rischio che un giornalista li trasferisca direttamente in una narrazione polarizzata e sbagliata è alto. Poi occorre agire sui giornalisti che hanno il ruolo ufficiale di raccontare la realtà in maniera fedele.

Come ci ricorda Simona Bandino nel capitolo dedicato alle implicazioni etiche e deontologiche per i giornalisti, è loro obbligo inderogabile il rispetto della verità sostanziale dei fatti e quindi non cadere, quando possibile, in quegli errori di comunicazione che abbiamo evidenziato in questo libro.

Chiaramente occorre formare tutte queste persone che in qualche modo, per lavoro, devono raccontare gli

scontri stradali dando loro delle linee guida che facilitino un racconto onesto, fedele e non lesivo delle vittime.

Ci viene in soccorso l'Università di Westminster, a Londra, che ha pubblicato un documento a firma di Laura Laker dal titolo: *Media guidelines for reporting road collisions* (Linee guida per scrivere degli scontri sulla strada). Si tratta di un decalogo che definisce delle regole non solo per i giornalisti, ma per tutti quelli che devono scrivere e parlare di violenza stradale.

Di seguito la traduzione in italiano dei dieci punti indicati in queste linee guida. Lo riteniamo una base di partenza utile per aiutare a far partire un cambiamento.

- (1) **Siate sempre accurati nel riportare le informazioni di uno scontro. Scrivete solo quello che sapete, ma soprattutto indicate quello che non conoscete. Siate trasparenti, onesti e precisi.** Spesso si hanno all'inizio poche informazioni di ciò che è accaduto. Non create delle storie da supposizioni e, quando i fatti emergono, aggiornate le storie con i nuovi fatti.
- (2) **Evitate l'uso della parola *incidente***, almeno fino a quando i fatti di una collisione non siano noti. Gran parte delle collisioni è prevedibile. È particolarmente importante evitare il termine quando qualcuno è stato sanzionato per un'infrazione al codice della strada. Il suggerimento è usare la parola *scontro* o *collisione*.

- (3) **Se vi state riferendo a un guidatore, do-
vete parlare di lui, non del veicolo che
sta guidando.** Questo è decisamente impor-
tante quando si descrivono situazioni come, ad
esempio, eccesso di velocità, guida in stato di
ebbrezza o omissione di soccorso. Evitate di dire
“Furgone ha investito un bambino sulle strisce”.
La frase corretta da usare è “Il guidatore di un
furgone ha investito un bambino sulle strisce”.
- (4) **Considerate sempre l’impatto sugli amici
e i parenti delle vittime nel dare i dettagli
di una collisione.** Le persone vivono in ma-
niera differente il dolore e chi scrive dovrebbe
verificare, ad esempio, con le famiglie quando
pubblica i dettagli dei feriti.
- (5) **Gestite la pubblicazione delle foto con at-
tenzione.** Le foto che contengono numeri di
targa, e di ogni altra cosa correlata alle vittime
sulla scena di uno scontro, possono causare an-
goscia ad amici e parenti, specialmente se non
sono a conoscenza del fatto.
- (6) **Fate attenzione che nel riportare ritardi
nel traffico non sia data più importanza a
questi piuttosto che ai feriti e alle vittime.**
Ricordarsi che la vita umana è la prima cosa in
ordine di importanza che va protetta e rispet-
tata.
- (7) **I giornalisti devono valutare se il loro lin-
guaggio non generalizzi negativamente
una persona o il suo comportamento come**

parte di un gruppo. Ricerche mostrano che se le persone vedono utenti della strada, ad esempio i ciclisti, come “diversi” o non umanizzati, è più probabile che agiscano con aggressività nei confronti di questi utenti. Fate attenzione a ogni espressione che insinui che ci sia una “guerra” o una “battaglia” sulla strada. Si rischia di esasperare le tensioni.

- (8) **La copertura dei rischi sulla strada dovrebbe essere basata sui fatti.** Veicoli più grandi e più veloci hanno una maggiore probabilità di causare morti e feriti. Mentre pedoni, ciclisti e utenti di monopattini hanno maggiore probabilità di essere feriti gravemente in una collisione. Dare informazioni di contesto, come statistiche locali o nazionali, è particolarmente utile per aiutare il lettore a capire la corretta dimensione dei problemi.
- (9) **Evitate di rappresentare le violazioni del codice della strada come accettabili o di far passare i contravventori come vittime.** Un esempio di questo sono le storie degli auto-velox che possono causare pericolo sulla strada per le improvvise frenate. La velocità è uno dei fattori principali che aumenta le collisioni e il numero di feriti e morti. L'attenzione dei media sulla necessità di un aumento dei controlli per eccesso di velocità o guida in stato di ebbrezza, ad esempio, può migliorare la consapevolezza dell'opinione pubblica della gravità di questi comportamenti. L'attenzione da parte dei media su investigazioni in atto o rinvii a giudizio a se-

guito di scontri permette all'opinione pubblica di vedere la giustizia in azione.

(10) **Esperti di sicurezza stradale possono aiutare a fornire il contesto e a dare pareri autorevoli su temi di sicurezza stradale.**

I giornalisti non devono essere degli esperti in tutti i campi; sarebbe importante per loro, se coinvolti nel raccontare uno scontro stradale, mantenere un contatto continuativo con degli esperti che possano aiutarli nel loro lavoro.

Un decalogo non può da solo cambiare da un giorno all'altro un linguaggio che appare ormai radicato nella nostra cultura, tanto da chiamare la giornata commemorativa di tutte le vittime di violenza stradale "Giornata nazionale in memoria delle vittime della strada". Come se la strada potesse uccidere! Sono gli uomini che uccidono, con i loro comportamenti alla guida.

I giornalisti e i media non possono certo da soli cambiare la nostra cultura, ma sono sicuro che un buon giornalismo possa fare molto per avviare un cambio di mentalità, contribuendo a modificare le attitudini di tanti guidatori che sulla strada mettono a repentaglio la loro vita e quella degli altri. Partiamo dall'eliminare la parola *incidente* nella narrazione degli episodi di violenza stradale. Almeno questo lo dobbiamo alle tante vittime innocenti della violenza dell'uomo sulle nostre strade.



— ALCUNE INFORMAZIONI —

Perché esistiamo

L'Associazione Lorenzo Guarnieri è nata nel 2010 per ricordare Lorenzo e per salvare vite umane. **Lorenzo aveva 17 anni e mezzo** quando è stato ucciso nella notte del 2 giugno 2010. A Firenze un uomo di 45 anni che guidava sotto effetto di alcol e di droga ha invaso la sua corsia di marcia e lo ha investito in pieno.

Lorenzo aveva **diritto di vivere** e il suo omicidio, come quelli di tantissimi altri giovani, poteva essere evitato.

Occupandosi seriamente di prevenzione per la sicurezza stradale si possono **salvare tante vite umane**: questo è il nostro obiettivo.

Come combattere la violenza stradale

È necessario un **cambio di mentalità** negli amministratori e nei cittadini. Gli scontri stradali non sono frutto del caso o del destino, quindi non sono *incidenti*. Dietro ogni scontro grave ci sono sempre **delle scelte e dei comportamenti sbagliati** da parte degli individui (la velocità, la distrazione, l'alcol o la droga).

I comportamenti si possono cambiare se i cittadini e

chi governa capiranno che questa è una vera e propria emergenza sociale. Allora la sicurezza stradale diventerà una **priorità per le nostre amministrazioni**.

Con un intervento integrato e persistente fatto di formazione continua, comunicazione trasparente ed efficace, regole, controlli, sanzioni adeguate, interventi infrastrutturali preventivi, mezzi ed equipaggiamenti più sicuri, si possono salvare tante vite umane.

Attività dell'Associazione e risultati principali

- Promotori della proposta di legge popolare insieme ad ASAPS, Associazione Gabriele Borgogni e Comune di Firenze, per inserire il nuovo reato di **omicidio stradale** nel codice penale. Raccolte a fine 2014 circa 85.000 firme. L'omicidio stradale è diventato legge il 25 marzo 2016.
- Attività di **educazione alla sicurezza** con interventi nelle scuole superiori.
- Scrittura e diffusione di numerosi articoli sul tema della sicurezza stradale e dei libri: ***Felici di seguirvi*** e ***Il torto di essere vittime***.
- Collaborazione con la Fondazione ANIA e **Università la Sapienza** nel progetto “ANIA Cares” (www.aniacares.it) per fornire assistenza psicologica alle famiglie delle vittime di violenza stradale.
- Collaborazione con la **Polizia Stradale** nel “Progetto Chirone” per determinare delle linee guida nell’approccio alle vittime e ai loro familiari rivolte agli operatori di Polizia Stradale e Ferroviaria.
- Collaborazione con l’associazione per l’adozione di bambini a distanza **Progetto Agata Sme-**

- ralda** e creazione in Brasile, a Salvador de Bahia, di due spazi multifunzionali per sport e cultura.
- Vincitori del bando promosso dalla **Lega Calcio di Serie B** – Lega B Solidale per il campionato 2015/2016 nella categoria “disagio sociale” con il progetto “Rispetta le REGOLE, Vinci la VITA”.
 - Collaborazione con il Comune di Firenze all’implementazione del **Piano DAVID**, il Piano strategico per la sicurezza stradale 2011-2020 sviluppato grazie all’aiuto di McKinsey e consegnato alla città nel giugno 2011. A Firenze la mortalità sulle strade è passata da 25 nel 2010 a 6 nel 2019 con una riduzione della mortalità del 76% a fronte di una riduzione nazionale nello stesso periodo del 23%. Al momento il Piano DAVID è terminato e ci auguriamo che l’amministrazione investa su un analogo progetto per il decennio 2021-2030 con l’obiettivo di arrivare a ZERO morti sulle strade di Firenze.
 - Diffusione, attraverso progetti specifici, di una cultura della **sicurezza stradale** agli **atleti delle società sportive** dilettantistiche del territorio fiorentino.
 - Organizzazione di **eventi** di aggregazione e di divertimento che diventano occasione per dare un’informazione corretta sul problema della violenza stradale.
 - Con i fondi raccolti l’Associazione **aiuta** anche **altri enti no profit** e in particolare quelli che seguono persone con disabilità gravi come, ad esempio, il Pianeta Elisa Onlus e l’Associazione Cerebrolesioni Acquisite.

Come avere informazioni e contattarci

1. Guarda la nostra rassegna stampa:
<https://www.lorenzoguarnieri.com/rassegna-stampa/>
2. Iscriviti alle newsletter che inviamo periodicamente attraverso il nostro sito web:
<http://www.lorenzoguarnieri.com/newsletter>
3. Seguici su Facebook sulla pagina
Associazione Lorenzo Guarnieri
4. Seguici su Twitter all'account **@vaLorevita**
5. Seguici su Instagram all'account
associazionelg
6. Guarda i nostri video più significativi nel canale YouTube **guarnierilorenzo**
7. Accedi al nostro sito web
www.lorenzoguarnieri.com
8. Manda una e-mail a
info@lorenzoguarnieri.com

Come puoi aiutarci

- Con il **5 per mille nella dichiarazione dei redditi** scrivendo il codice fiscale dell'Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus: **94191470486**
- Con un bonifico bancario IBAN:
IT80G0301503200000003676241
- Acquistando oggetti e libri dell'Associazione anche on-line sul nostro sito.

GLI AUTORI



Simona Teresa Mildret Bandino

Giornalista, impegnata da anni nel supportare l'Associazione Lorenzo Guarnieri nella comunicazione.



Maddalena Carbonari

Dottoranda in Comunicazione, presso il dipartimento di comunicazione e ricerca sociale (CORIS) di Sapienza, Università di Roma.



Anna Maria Giannini

Professore ordinario di psicologia generale e direttrice del dipartimento di psicologia della facoltà di medicina e psicologia di Sapienza, Università di Roma.



Stefano Guarnieri

Vice presidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri e autore del libro *Il torto di essere vittime*.



Stefania Lorenzini Guarnieri

Presidente dell'Associazione Lorenzo Guarnieri e autrice del volume *Felici di seguirvi*.



Elisabetta Mancini

Primo dirigente della Polizia di Stato, capo ufficio staff del vice direttore generale della pubblica sicurezza, ideatrice del *Progetto Chirone* e curatrice delle linee guida per la gestione delle vittime di scontri stradali e ferroviari.

Il ricavato della vendita di questo libro sarà interamente devoluto all'Associazione Lorenzo Guarnieri Onlus www.lorenzoguarnieri.com

