

Flavio Lucio Rossio

Bulldriver

Conducenti che aggrediscono

Case study: il progetto educativo
"Ragazzi On the Road"*

Laboratorio Sociologico



Diritto, sicurezza
e processi di vittimizzazione

FRANCOANGELI

Informazioni per il lettore

Questo file PDF è una versione gratuita di sole 20 pagine ed è leggibile con **Adobe Acrobat Reader**



La versione completa dell'e-book (a pagamento) è leggibile **con Adobe Digital Editions**.

Per tutte le informazioni sulle condizioni dei nostri e-book (con quali dispositivi leggerli e quali funzioni sono consentite) consulta [cliccando qui](#) le nostre F.A.Q.

Direttore Scientifico: Costantino Cipolla

Laboratorio Sociologico approfondisce e discute criticamente tematiche epistemologiche, questioni metodologiche e fenomeni sociali attraverso le lenti della sociologia. Particolare attenzione è posta agli strumenti di analisi, che vengono utilizzati secondo i canoni della scientificità delle scienze sociali. Partendo dall'assunto della tolleranza epistemologica di ogni posizione scientifica argomentata, Laboratorio Sociologico si fonda su alcuni principi interconnessi. Tra questi vanno menzionati: la combinazione creativa, ma rigorosa, di induzione, deduzione e adduzione; la referenzialità storico-geografica; l'integrazione dei vari contesti osservativi; l'attenzione alle diverse forme di conoscenze, con particolare attenzione ai prodotti delle nuove tecnologie di rete; la valorizzazione dei nessi e dei fili che legano fra loro le persone, senza che queste ne vengano assorbite e – ultimo ma primo – la capacità di cogliere l'alterità a partire dalle sue categorie "altre". Coerentemente con tale impostazione, Laboratorio Sociologico articola la sua pubblicistica in sei sezioni: *Teoria, Epistemologia, Metodo; Ricerca empirica ed Intervento sociale; Manualistica, Didattica, Divulgazione; Sociologia e Storia; Diritto, Sicurezza e Processi di vittimizzazione; Sociologia e storia della Croce Rossa.*

Comitato Scientifico: Natale Ammaturo†; Ugo Ascoli (Ancona); Claudio Baraldi (Modena e Reggio Emilia); Leonardo Benvenuti, Ezio Sciarra (Chieti); Danila Bertasio (Parma); Giovanni Bertin (Venezia); Rita Biancheri (Pisa); Annamaria Campanini (Milano Bicocca); Gianpaolo Catelli (Catania); Bernardo Cattarinussi (Udine); Roberto Cipriani (Roma III); Ivo Colozzi, Stefano Martelli (Bologna); Celestino Colucci (Pavia); Raffaele De Giorgi (Lecce); Paola Di Nicola (Verona); Roberto De Vita (Siena); Maurizio Esposito (Cassino); Antonio Fadda (Sassari); Pietro Fantozzi (Cosenza); Maria Caterina Federici (Perugia); Franco Garelli (Torino); Guido Giarelli (Catanzaro); Guido Gili (Campobasso); Antonio La Spina (Palermo); Clemente Lanzetti (Cattolica, Milano); Emiliana Mangone (Salerno); Giuseppe Mastroeni (Messina); Rosanna Memoli (La Sapienza, Roma); Everardo Minardi (Teramo); Giuseppe Moro (Bari); Giacomo Mulè (Enna); Giorgio Osti (Trieste); Mauro Palumbo (Genova); Jacinta Paroni Rumi (Brescia); Antonio Scaglia (Trento); Silvio Scanagatta (Padova); Francesco Sidoti (L'Aquila); Donatella Simon (Torino); Bernardo Valli (Urbino); Francesco Vespasiano (Benevento); Angela Zanotti (Ferrara).

Corrispondenti internazionali: Coordinatore: Antonio Maturo (Università di Bologna) Roland J. Campiche (Università di Losanna, Svizzera); Jorge Gonzales (Università di Colima, Messico); Douglas A. Harper (Duquesne University, Pittsburgh, USA); Juergen Kaube (Accademia Brandeburghese delle Scienze, Berlino, Germania); André Kieserling (Università di Bielefeld, Germania); Michael King (University of Reading, Regno Unito); Donald N. Levine (Università di Chicago, USA); Christine Castelain Meunier (Casa delle Scienze Umane, Parigi, Francia); Maria Cecilia de Souza Minayo (Escola Nacional de Saúde Pública, Rio de Janeiro, Brasile); Everardo Duarte Nunes (Universidade Estadual de Campinas, São Paulo, Brasile); Furio Radin (Università di Zagabria, Croazia); Joseph Wu (Università di Taiwan, Taipei, Taiwan).

Coordinamento Editoriale delle Sezioni: Giuseppe Masullo

Ogni sezione della Collana nel suo complesso prevede per ciascun testo la valutazione anticipata di due referee anonimi, esperti nel campo tematico affrontato dal volume. Alcuni testi di questa collana sono disponibili in commercio nella versione e-book. Tali volumi sono sottoposti allo stesso controllo scientifico (doppio cieco) di quelli presentati in versione a stampa e, pertanto, ne posseggono lo stesso livello di qualità scientifica.

Sezione *Teoria, Epistemologia, Metodo* (attiva dal 1992). *Responsabile Editoriale*: Leonardo Altieri. *Comitato Editoriale*: Agnese Accorsi; Gianmarco Cifaldi; Francesca Cremonini; Davide Galesi; Francesco Gandellini; Ivo Germano; Maura Gobbi; Francesca Guarino; Silvia Lolli jr.; Alessia Manca; Emmanuele Morandi†; Alessandra Rota; Barbara Sena.

Sezione *Ricerca empirica ed Intervento sociale* (attiva dal 1992). *Coordinatore Scientifico*: Andrea Bassi; *Responsabile Editoriale*: Sara Sbaragli. *Comitato Editoriale*: Sara Capizzi; Teresa Carbone; Paola Canestrini; Carmine Clemente; David Donfrancesco; Laura Farneti; Ilaria Iseppato; Lorella Molteni; Paolo Poletti; Elisa Porcu; Francesca Rossetti; Alessandra Sannella.

Sezione *Manualistica, Didattica, Divulgazione* (attiva dal 1995). *Coordinatore Scientifico*: Linda Lombi. *Responsabile Editoriale*: Arianna Marastoni. *Comitato Editoriale*: Veronica Agnoletti; Flavia Atzori; Alessia Bertolazzi; Barbara Calderone; Raffaella Cavallo; Carmela Anna Esposito; Laura Gemini; Silvia Lolli sr.; Ilaria Milandri; Annamaria Perino; Fabio Piccoli.

Sezione *Sociologia e Storia* (attiva dal 2008). *Coordinatore Scientifico*: Nicola Strizzolo (Università di Udine) *Consiglio Scientifico*: Nico Bortoletto (Università di Teramo); Alessandro Bosi (Parma); Camillo Brezzi (Arezzo); Luciano Cavalli, Pietro De Marco, Paolo Vanni (Firenze); Sergio Onger, Alessandro Porro (Brescia); Carlo Prandi (Fondazione Kessler – Istituto Trentino di Cultura); Adriano Prosperi (Scuola Normale Superiore di Pisa); Renata Salvarani (Cattolica, Milano); Paul-André Turcotte (Institut Catholique de Paris). *Responsabile Editoriale*: Alessandro Fabbri. *Comitato Editoriale*: Barbara Baccarini; Roberta Benedusi; Elena Bittasi; Emanuele Cerutti; Pia Dusi; Giancarlo Ganzerla; Nicoletta Iannino; Riccardo Maffei; Vittorio Nichilo; Ugo Pavan Dalla Torre; Alessandra Pignatta; Ronald Salzer; Stefano Siliberti†; Paola Sposetti.

Sezione *Diritto, Sicurezza e processi di vittimizzazione* (attiva dal 2011). *Coordinamento Scientifico*: Carlo Pennisi (Catania); Franco Prina (Torino); Annamaria Rufino (Napoli); Francesco Sidoti (L'Aquila). *Consiglio Scientifico*: Bruno Bertelli (Trento); Teresa Consoli (Catania); Maurizio Esposito (Cassino); Armando Saponaro (Bari); Chiara Scivoletto (Parma). *Responsabili Editoriali*: Andrea Antonilli e Susanna Vezzadini. *Comitato Editoriale*: Flavio Amadori; Christian Arnoldi; Michele Bonazzi; Rose Marie Callà; Teresa Carbone; Dafne Chitos; Gian Marco Cifaldi; Maria Teresa Gammona; Veronica Moretti; Annalisa Plava; Antonia Roberta Siino.

Sezione *Sociologia e storia della Croce Rossa* (attiva dal 2013). *Direttori*: Costantino Cipolla (Bologna) e Paolo Vanni (Firenze). *Consiglio Scientifico*: François Bugnion (*presidente* - CICR), Roger Durand (*presidente* - Société “Henry Dunant”), Giuseppe Armocida (Varese), Stefania Bartoloni (Roma III), Paolo Benvenuti (Roma III), Fabio Bertini (Firenze), Paola Binetti (Campus Bio-Medico, Roma), Ettore Calzolari (Roma I), Giovanni Cipriani (Firenze), Franco A. Fava (Torino), Carlo Focarelli (Perugia; LUISS), Edoardo Greppi (Torino), Gianni Iacovelli (Accademia di Storia dell'Arte Sanitaria, Roma), Giuseppe Palasciano (Bari), Jean-François Pitteloud (già CICR), Alessandro Porro (Brescia), Duccio Vanni (Firenze), Giorgio Zanchin (Padova). *Comitato Editoriale*: Filippo Lombardi (coordinatore), Massimo Aliverti, Nico Bortoletto, Luca Bottero, Virginia Brayda, Carolina David, Antonella Del Chiaro, Renato Del Mastro, Gerardo Di Ruocco, Boris Dubini, Alberto Galazzetti, Livia Giuliano, Laura Grassi, Veronica Grillo, Riccardo Romeo Jasinski, Pier Francesco Liguori, Maurizio Menarini, Maria Enrica Monaco, Gianluigi Nava, Marisella Notarnicola, Marcello Giovanni Novello, Raimonda Ottaviani, Isabella Pascucci, Francesco Ranaldi, Piero Ridolfi, Anastasia Siena, Calogera Tavormina, Silvana Valcavi Menozzi. *Segreteria Scientifica*: Alberto Ardissona (responsabile), Alessandro Fabbri (responsabile), Barbara Baccarini, Elena Branca, Giovanni Cerino Badone, Emanuele Cerutti, Alessandro D'Angelo, Carmela Anna Esposito, Simona Galasi, Sara Moggi, Paola Sposetti.

Flavio Lucio Rossio

Bulldriver

Conducenti che aggrediscono

Case study: il progetto educativo
"Ragazzi On the Road"*

LABORATORIO SOCIOLOGICO



FRANCOANGELI

Diritto, sicurezza
e processi di vittimizzazione

La cura redazionale ed editoriale del volume è stata realizzata da Barbara Baccarini

Il coordinamento editoriale e i referenti di “Laboratorio Sociologico online” sono indicati nel box a chiusura del volume

Copyright © 2022 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

Indice

Premessa	pag.	9
Introduzione	»	11
1. Insicurezza stradale	»	15
1. La guida aggressiva	»	20
2. Il fenomeno in cifre	»	41
3. Verso un'intelligenza collettiva?	»	64
2. Vittimizzazione stradale: un fenomeno nuovo per antiche devianze	»	67
1. Punti di contatto e divergenza con le teorie di vittimizzazione	»	71
2. Processi di trasformazione in una "società liquida"	»	112
3. Soluzioni possibili	»	124
1. Cosa non fare	»	125
2. Le buone azioni	»	127
3. Politiche di contrasto e prevenzione: gli strumenti	»	147
Conclusioni	»	231
Bibliografia di riferimento	»	235
2007-2022: 15 anni "On The Road"	»	249

A coloro che mi hanno cresciuto
secondo i valori di libertà, onestà e amore:
i miei genitori Mariella e Pierantonio
e il “discepolo di Cristo” Marcello Strommillo

Premessa

Ogni giorno sulla strada si assiste a continui episodi di “aggressività” tra conducenti che esplodono, senza un’apparente razionalità, o “giustificazioni” plausibili, in un *climax* di violenza che spesso non si ferma solo alle parole ma si traduce in vere e proprie forme di violenza privata se non addirittura di “tentato” omicidio stradale (reato autonomo introdotto nell’ordinamento italiano dal 2016).

Quando “la strada” diventa un “non-luogo” – con l’espressione di Marc Augé –, quando cioè viene meno il legame tra l’uomo e il territorio, la frattura che si crea tra la dimensione dell’esperienza e la dimensione della familiarità fa perdere ogni riferimento e la stessa memoria.

Se la logica repressiva del *command and control* mostra in tutta la sua evidenza l’incapacità di far fronte a questa degenerazione alla guida, forse bisogna ripensare proprio a sistemi di *trial and error*: inventare strumenti pattizi, piuttosto che inasprire sanzioni che rimangono inapplicate per la difficoltà di colpire comportamenti scorretti diffusi, per invertire la tendenza ed accrescere, anziché distruggere, il capitale sociale. È sufficiente lo *stress* di una società frenetica per spiegare questo atteggiamento o ci sono altri motivi, estemporanei o sedimentati, che inducono questi comportamenti aggressivi? L’aggressività, di cui la violenza è l’espressione più evidente, dal latino *ad gredior*, cioè andare verso o contro, non doveva avere in origine un’accezione esclusivamente negativa, mentre ora può essere definita come “una risposta che emette stimoli nocivi verso un altro organismo” (Buss, 1971).

E questi stimoli lesivi, che possono provocare danni fisici o psicologici, sono spesso il risultato di un complesso di emozioni quali la rabbia, l’odio, la frustrazione o la paura (Civita, 2006).

Si intravedono punti di contatto con altri fenomeni di devianza, da molto tempo già studiati, come il bullismo e la sua più recente forma telematica del cyberbullismo.

Nell’ambito delle violenze morali si è cercato di definire, e circoscrivere, questa “nuova” aggressività stradale, peraltro già studiata nei paesi a *Common Law*, coniando un neologismo ad indicare le affinità con questi processi di vittimizzazione apparentemente diversi per tipologie di attori, luoghi e relazioni e i conducenti prevaricatori definiti *bulldriver*.

Questo neologismo non indica una continuità personale con il classico “bullo”, studiato nel contesto scuola: non necessariamente il conducente aggressivo è stato

protagonista, o molto più difficilmente vittima, di bullismo in età scolare. Ma questa antica forma di devianza è stata ricontestualizzata in un ambito spazio-temporale moderno, ed in continua evoluzione, come espressione di oppressione, repressione, individualismo, frustrazione, potere e violenza (fisica oltre che psicologica).

La disamina con le più diffuse teorie di vittimizzazione, e delle relative sperimentazioni, ha quindi permesso di individuare, o anche solo di ipotizzare, strumenti per facilitare l'autodifesa dell'utente della strada corretto, per responsabilizzare l'aggressore, e infine per ridurre le occasioni di conflitto mutuando soluzioni, più o meno originali, più o meno efficaci, dalle esperienze di successo del contrasto alle più comuni forme di violenza a partire proprio dal bullismo studiato da Olweus a partire dagli anni '70. Ad oggi infatti l'utente corretto, pedone, ciclista, motociclista, automobilista o camionista, non ha a disposizione alcuna forma di "difesa" contro l'aggressività stradale rischiando di trovarsi sempre e comunque davanti a due sole alternative entrambe sbagliate e deleterie.

Se non riesce a rimarcare di stare subendo un atto di violenza si rende infatti complice della stessa in base alla seconda legge sul bullismo e questo atteggiamento di accettazione dell'ingiustizia "per quieto vivere" può alimentare invece ulteriormente la concezione del *bulldriver* di essere legittimato nella propria condotta con un *feedback* positivo destinato ad accrescerne ancora l'aggressività nella convinzione di essere nel "giusto": cioè un maschio alfa che esercita il dominio sul suo territorio "strada".

Ma una risposta ferma di condanna all'ingiustizia subita, anche se espressa nelle modalità più educate e forbite, potrà costituire per il *bulldriver* un impertinente atto di aggressione meritorio di una punizione anche esemplare scatenando una reazione difficilmente prevedibile e destinata ad accrescere il livello della tensione, se non della violenza, che da verbale può diventare addirittura fisica con conseguenze imprevedibili. Questo circolo vizioso in cui gli utenti corretti della strada si sentono sempre più soli, e sempre più abbandonati, mentre i prevaricatori si sentono sempre più forti e legittimati, distrugge capitale sociale e genera insicurezza, reale e percepita, oltre che vittime.

Bisogna abbandonare l'illusione che i rigidi confini formali della *rayas*¹ dei divieti e delle sanzioni possano regolare efficacemente la circolazione, garantendo quindi la sicurezza stradale, e immaginare invece delle "linee di amicizia", le *amity lines*, che rappresentano un'opportunità di dialogo e di incontro tra "interessi" contrapposti in una nuova dimensione pattizia utilitaristica che regoli spontaneamente, ma efficacemente, i modelli del traffico.

¹ Linee di demarcazione territoriale in cui veniva diviso il mondo durante lo sviluppo del mercantilismo tra il XVI e il XVII secolo dalle potenze militari, zone di controllo autoritativo foriere di continui squilibri, conflitti e tensioni rispetto alle *rayas* dei traffici commerciali, linee non fisiche ma di spontanee relazioni in un'ottica di reciproco scambio e mutua assistenza (Ferrarese, 2006).

Introduzione

In Italia non si parla ancora di violenza stradale e solo lentamente si sta facendo avanti il concetto di “omicidio stradale”. E non per la considerazione che si stia assistendo ad un fenomeno “nuovo”, gravemente sottovalutato, ma per l’amara constatazione che l’attuale previsione normativa di omicidio permette a delinquenti a bordo di un’auto, a volte ubriachi o sotto l’effetto di sostanze stupefacenti, di scontare una condanna di pochi anni che non può fare giustizia del dolore dei familiari, dei parenti e degli amici delle vittime.

Ma l’aggressività stradale, che sta alla base della violenza stradale e che si estrinseca con la guida aggressiva, ha radici lontane e prospera proprio grazie al clima di sostanziale impunità e si alimenta della frustrazione e dell’impotenza di tanti cittadini, conducenti ma anche pedoni, onesti e rispettosi dei valori e dei diritti fondamentali, come quello all’incolumità personale oltre che alla mobilità, ai quali l’ordinamento giuridico non è in grado di fornire praticamente strumenti protettivi o difensivi¹.

Gli ordinamenti a *Common Law* (Stati Uniti, Regno Unito e Australia *in primis*) hanno dimostrato invece una maggior capacità di lettura del comportamento scorretto e soprattutto la volontà di trovare “rimedi” per arginare, e se possibile risolvere, il problema.

Il primo capitolo si sviluppa quindi proprio a partire dalla definizione di “aggressività stradale”.

Il contributo più completo alla trattazione di questo fenomeno è offerto dalla guida *Problem-Oriented* sull’“*aggressive driving*” pubblicata nel 2010, a cura di Colleen Laing, dall’Office of Community Oriented Policing Services del U.S. Department of Justice e disponibile nella biblioteca digitale del centro studi di eccellenza collocato presso la scuola navale di Monterey in California Center for Homeland Defence and Security (www.hsdl.org).

¹ La “guida difensiva” nasce come modello comportamentale di guida virtuosa per ridurre il rischio di vittimizzazione (paragrafo 3.6 del terzo capitolo) ma rappresenta una delle possibili risposte personali a quello che è un fenomeno sociale che meriterebbe maggior attenzione da parte delle istituzioni.

Nonostante il taglio operativo, per una “guida” appositamente elaborata per consentire alla polizia una risposta efficiente, il testo rappresenta una sintesi tra definizione esaustiva del problema, esperienze virtuose di contrasto, mitigazione e comprensione dei meccanismi psico-sociologici che stanno alla base del fenomeno dell’aggressività stradale nel solco dell’approccio innovativo della Polizia Orientata alla soluzione dei Problemi che richiede una comprensione del fenomeno per combatterlo alla radice.

Questo studio riporta le esperienze internazionali degli Stati Uniti d’America, Gran Bretagna, Canada, Australia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi e Scandinavia che affrontano le diverse sfaccettature della guida aggressiva: la guida sotto l’effetto di alcol o alterata (*drunken and impaired driving*), la guida spericolata (*reckless driving*), le scorribande su un’auto rubata (*joyriding*), l’eccesso di velocità (*speeding*), il gareggiare in strada (*street racing*), la guida senza patente (*unlicensed driving*), gli incidenti con fuga (*hit-and-run crashes*), le violazioni ai segnali di luce rossa e di STOP (*red-signal and stop-sign violations*) e la guida distratta (*inattentive driving*).

Si è cercato poi di rappresentare il fenomeno della “incidentalità stradale” secondo le più recenti statistiche a livello mondiale, grazie agli ultimi rapporti *Global status report on road safety. Time for action* e *Global status report on alcohol and health* dell’Organizzazione Mondiale della Sanità (rispettivamente del 2009 e del 2011), e a livello comunitario grazie al contributo relativo al “Drinking Driving Monitor” dell’European Transport Safety Council del 2011 e ai piani strategici dell’Unione Europea per ridurre il numero degli incidenti e delle vittime fino all’ultimo *Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2021-2030* del 2021.

A livello nazionale sono stati ripresi i dati dell’ultimo rapporto disponibile sugli incidenti stradali del 2020 pubblicato dall’ISTAT-Aci alla fine del 2021 e quelli raccolti dall’Osservatorio sulla Sicurezza Stradale dell’Asaps (Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale) pubblicati trimestralmente in allegato alla rivista il Centauro nel 2022 cercando di estrapolare dai numeri generali quelli correlati all’*aggressive driving* dimostrando così i gravissimi costi, in termini umani, sociali ed economici solo in parte esprimibili come quota parte rilevante del prodotto interno lordo (circa l’1% del PIL) “bruciata” ogni anno.

In realtà le statistiche degli anni 2020 sono state falsate dalle limitazioni alla mobilità conseguenti alle restrizioni per contrastare l’emergenza pandemica (incidenti stradali ridotti del 31,3%, decessi del 24,5% e feriti del 34%).

Sono stati accennati anche altri comportamenti violenti che si manifestano in altri contesti sociali con i relativi rimandi specifici ad altri studi per ulteriori approfondimenti per una maggior completezza della trattazione.

Nel secondo capitolo si è cercato di contestualizzare il fenomeno della guida aggressiva come processo di “vittimizzazione stradale” individuando punti di contatto, e di divergenza, con le teorie di vittimizzazione del bullismo, cyberbullismo, bullismo sociale, *mobbing* e altre forme di violenze di genere (maltrattamenti domestici, violenza sessuale e *stalking*) e alla luce dei processi di trasformazione in una moderna “società liquida”.

Nel terzo capitolo si è cercato di proporre delle soluzioni mutuando i risultati dalle esperienze positive per contrastare i fenomeni di vittimizzazione “adattandoli” alla strada. Si è partiti dalle cose assolutamente da non fare (arrabbiarsi, omertà, criminalizzazione, *climax*, scontro fisico, ecc...) per una presunta giustizia fai-da-te a quelle buone azioni che prevedono la mappatura (del fenomeno oltre che spazio-temporale), l’educazione, l’ascolto, il dialogo e la mediazione auspicando un generale ritorno ai valori della fratellanza e della solidarietà rispetto all’individualismo e al successo. Riprendendo anche la teoria dei giochi (*free riders*) si è individuato nell’empatia la chiave per ristabilire nuove relazioni di fiducia tra le persone per una migliore sicurezza, anche stradale, e per ripensare modalità di circolazione e di “sviluppo” davvero sostenibili.

Per le soluzioni teorico-pratiche individuate sono stati proposti specifici “strumenti” per implementare attivamente politiche di contrasto e prevenzione adeguate in un approccio multidisciplinare: didattico-familiare (*role playing*, operatore amico, cooperazione), divulgativo (lezioni, pubblicità, guide, numeri verdi, *community on line*), normativo-ambientale (leggi, direttive ministeriali, regolamenti, infrastrutture), preventivo-tecnologico (tecniche di prevenzione situazionale), creativo-comunicativo (le buone pratiche di sicurezza stradale, il semaforo empatico o lo *sheep-smile*), mentale (il *defensible driving*), penale (omicidio stradale e violenza stradale) e reintegrativo (*restorative justice*).

Nelle conclusioni si è evidenziata la necessità di fronteggiare questa degenerazione dei valori che sulla strada sta generando un allarme sociale giustificato proponendo la modernità, e l’attrattività, di uno stile di guida “etico” che possa offrire alla comunità degli utenti della strada virtuosi e responsabili, strumenti concreti per “difendersi” e contrastare attivamente la diffusione di comportamenti prevaricatori e violenti.

1. *Insicurezza stradale*

Benjamin Mendelsohn, considerato il fondatore della vittimologia, già nel 1969 considerava le vittime degli incidenti stradali (come le morti sul lavoro) nella categoria “genocidio”: ogni giorno in Italia muoiono infatti quasi 10 persone e oltre 500 rimangono ferite.

Ma sulle strade non si corre solo il rischio di essere vittime, spesso incolpevoli, di questi episodi gravi (sicurezza reale). Si assiste infatti ad un aumento di quelle condotte di guida frutto di una “maleducazione stradale” che non sempre costituiscono illecito amministrativo, tantomeno penale, ma che hanno ripercussioni, più o meno pesanti, sulla percezione di sicurezza.

Un’auto parcheggiata sul marciapiede che ostacola il passaggio dei pedoni, un veicolo che si ferma ben oltre la linea di arresto alle intersezioni invadendo lo spazio riservato ai pedoni per attraversare la strada, brusche accelerazioni o frenate che causano rumori e spavento, velocità elevate che generano allarme, colpi di *clacson* allo scattare del verde, insulti e imprecazioni, il mancato rispetto della precedenza, delle distanze di sicurezza o della norma di buona educazione che suggerisce di non ostruire gli svincoli delle intersezioni quando si è in una coda, un ciclista che “sbuca” da dietro un angolo sul marciapiede o che pedala su un attraversamento pedonale o i motociclisti che superano la colonna di auto ferme al semaforo salendo sul marciapiede, manovre azzardate di un conducente che parla con il cellulare... sono tutte esperienze ormai quotidiane.

Alcune di queste condotte costituiscono una vera e propria manifestazione di “aggressività” che trae forza anche dalla mancanza di reazione delle vittime che, per quieto vivere o per paura, preferiscono sopportare queste piccole o grandi “angherie”.

Anche perché riprendere questi *bulldriver* può scatenare reazioni difficilmente prevedibili che vanno dalla violenza verbale alla minaccia di quella fisica fino ad aggressioni vere e proprie.

Per spezzare questo circolo vizioso si devono dare agli utenti della strada quegli strumenti, prima di tutto di conoscenza, indispensabili per reagire a questi soprusi ed invertire questa spirale di aggressività stando ed educando i conducenti devianti. Ma ci sono anche comportamenti da non adottare per non mettere a repentaglio la propria incolumità fisica.

Il cambio di prospettiva di un nuovo approccio preventivo deve potersi tradurre in azioni concrete dirette a ridurre i fenomeni di irregolarità, se non di vera e propria criminalità, più o meno devianti, che compromettono la vivibilità delle città a partire dalla sicurezza per cominciare a pensare interattivamente e immaginare un sistema che renda più conveniente rispettare la vita, l'ambiente e le regole.

Non si può lasciare infatti alla benevolenza d'animo, o all'altruismo, il compito "vitale" e strategico di guidare le persone per costruire un mondo migliore: a fronte di qualche idealista ci sono migliaia di persone che non vedono più lontano del proprio ego o al massimo della loro cerchia di conoscenze e che sovrastimano l'interesse personale escludendo, o sottostimando, ogni interesse collettivo e beneficio pubblico.

Già nella prima metà dell'Ottocento, pochi anni dopo la rivoluzione francese, il magistrato, politico e storico francese Alexis de Tocqueville (1805-1859) osservando e ammirando la democrazia in America, titolo della sua opera più celebre, pubblicata in due tomi nel 1835 e nel 1840, denunciava i pericoli delle società democratiche: l'egualitarismo (formale) può degenerare infatti nel conformismo sociale o nell'egoismo individualistico.

Gli antidoti che lo studioso individuava per contrastare quella "tirannia della maggioranza" sono di un'attualità "sconcertante": la libertà (sostanziale) della stampa, l'indipendenza della magistratura e il decentramento amministrativo (in ossequio all'attuale "principio di sussidiarietà").

Si può dimostrare che rispettare una regola oltre che essere "moralmente" giusto è anche utile e vantaggioso come si può spiegare scientificamente che alcune condotte, o stili di vita, oltre che essere "etici" sono necessari e convenienti per assicurare uno sviluppo sostenibile e un futuro più equo e solidale.

Purtroppo l'opinione pubblica è sempre più "distratta" da "bombardamenti" di informazioni "futili" o "contrastanti", da "messaggi" che inducono bisogni – sempre più superflui – per una maggior penetrazione commerciale di cui si nutre il consumismo e da uno scempio dei valori fondamentali della morale e dell'onestà.

Ogni giorno i telegiornali ci mostrano la degenerazione della politica quando al governo della cosa pubblica si antepongono, senza scrupoli, interessi (illeciti) personali e clientelari mostrando lo stridente contrasto tra ricchezza indebitamente accumulata (da chi dovrebbe tutelare l'interesse della collettività) e la povertà di chi ha un lavoro perennemente (!) precario o peggio rischia di perderlo o non ce l'ha più (tralasciando il caso patologico di chi ormai non lo cerca neppure più).

In questo clima di disillusione generale è facile che prevalga l'istinto dell'*homo homini lupus* (l'uomo è lupo per l'uomo, secondo la celebre espressione di Plauto) o la ferrea legge del *mors tua vita mea* (la tua morte è la mia vita, tipico risultato dei giochi a somma zero quali non sono le relazioni sociali), in una degenerazione in cui è *bellum omnium contra omnes* (guerra di tutti contro tutti), dove non esistono il torto o la ragione (che solo la legge dovrebbe distinguere), ma solo il "diritto" di ciascuno e le sue (presunte) illimitate "libertà".

In questo contesto generalizzato è difficile scorgere le notizie “educative” che possono permettere una reale formazione, una consapevolezza di ruolo e di obiettivi e una fame di “strumenti” per raggiungere lo scopo “comune” di un mondo migliore.

Infatti talvolta non si considera che si continua ad apprendere per tutta la vita, attivamente o passivamente/subliminalmente e che tutte le esperienze che viviamo quotidianamente ci cambiano, modificano o consolidano le nostre scelte e influenzano il nostro comportamento.

I riflessi condizionati, individuati dal medico e psicologo russo Ivan Petrovic Pavlov (1849-1936) dimostrano che una serie di esperienze possono alterare la nostra percezione della realtà: uno stimolo (come il suono della campanella nell’esperimento con l’alimentazione del cane che valse a Pavlov il premio Nobel nel 1904) dopo particolari ripetizioni/successioni temporali può provocare quello che impropriamente viene definito “riflesso incondizionato” (ad uno stimolo “neutro” che viene “condizionato” fino a generare gli stessi effetti di uno stimolo “incondizionato” come la salivazione al contatto lingua-carne) o l’assuefazione (uno stimolo che originariamente produceva una reazione se si sperimenta la mancanza del “pericolo” connesso che la reazione doveva prevenire non provoca più alcun effetto come nella chiocciola di mare “*Aplysia*” nell’esperimento di *Kandel*).

Si imparerebbe a guardare la realtà con occhi nuovi se si avesse la piena consapevolezza delle nostre azioni e si verrebbe dissuasi dall’infrangere le regole della sicurezza della circolazione stradale, dal nuocere alla propria salute e a quella degli altri fumando e dall’inquinare l’ambiente o distruggerne le risorse. O almeno, visto che rimarrebbe sempre il libero arbitrio, si agirebbe almeno con cognizione di causa.

L’adattatività delle politiche di sicurezza non è solo nella capacità di modellizzare interventi capaci di modificarsi al variare della risposta ma anche di “sfruttare” la partecipazione di tutti nel processo di mantenimento della sicurezza: solo così l’allocazione delle risorse si potrà considerare davvero ottima e i risultati efficienti e sostenibili.

Sono trascorsi ormai quarant’anni da quando nascevano nella cultura anglosassone le prime teorie sulla riduzione delle opportunità criminali grazie alla progettazione ambientale (Jeffery, 1971 e Newman, 1972). La teoria sulla “prevenzione situazionale” di Clarke (1992, 1995), sviluppata anche assieme a Marcus Felson (1993, 1998, 2007) e John Eck (2003), ha permesso quindi un cambio di prospettiva epocale che assieme ad altri modelli sviluppatisi praticamente indipendentemente sulle due sponde dell’oceano Atlantico hanno consentito di ragionare in termini di una polizia capace di rispondere ai problemi superando il modello classico di chiamata-intervento per un approccio globale e orientato alla “comunità” (Goldstein, 1979).

I numerosi casi di successo descritti da Ronald V. Clarke (1997) hanno evidenziato che nessuna politica di successo può prescindere da una corretta lettura delle cause/circostanze del fenomeno e dal mancato coinvolgimento dei cittadini. Per questo motivo il nuovo approccio integrato e partecipativo è stato chiamato *Community Policing*: la partecipazione del pubblico viene (finalmente) vista come *co-producer*

della sicurezza e del benessere della comunità (Whitaker, 1980; Parks, Baker, Kiser, Oakerson, Elinor e Vincent Ostrom, Percy, Vandivort, Whitaker, Wilson 1981,1982).

Un modello ancora della massima attualità, e che ha avuto un notevole impulso negli ultimi anni, che può ancora essere espanso anche tenendo conto del fatto che le migliori pratiche di Polizia di Comunità “possono essere invisibili” come scrivono nel 2004 Lorie Fridell e Mary Ann Wycoff, per il Police Executive Research Forum di Washington (www.policeforum.org), in *Community Policing - The Past, Present, and Future*.

In questa nuova prospettiva nasce la “polizia orientata alla risoluzione dei problemi”, dalla quale è tratta la guida sull’*aggressive driving* che costituisce l’ossatura del primo capitolo.

Nel 1979 il prof. Herman Goldstein, per molti anni collaboratore di O.W.Wilson, Comandante della Polizia di Chicago, comprese che, per un’attività efficiente ed efficace di controllo del territorio, la Polizia non poteva limitarsi ad evadere singolarmente le chiamate di intervento dei cittadini senza sforzarsi di analizzare, comprendere ed affrontare i reali fenomeni/problemi sottesi a tali richieste.

Si passa quindi da un modello “passivo” di “attività di polizia determinata o conseguente ad un evento-reato” ad un modello “attivo” nel quale si cerca di identificare la problematica (*scanning*) e di analizzarla (*analysis*) per formulare una risposta (*response*) la cui efficacia deve essere successivamente valutata (*assessment*) come descritto nel precedente capoverso.

Le categorie di Goldstein di risposte della Polizia orientata alla risoluzione dei Problemi (1990), mirano a concentrare l’attenzione su quegli individui che rappresentano la maggior parte di coloro che condividono un problema, collegandosi con altri organi di governo e servizi privati per creare referenti nelle altre “agenzie”, coordinando le risposte della polizia con tutti gli interlocutori e correggendo le inadeguatezze nei servizi.

In questo nuovo approccio “integrato” si dovranno sviluppare abilità di mediazione e negoziazione, avendo cura di “trasportare” le informazioni per ridurre l’ansia e i timori, permettendo così ai cittadini di risolvere i propri problemi, ottenendo conformità alle leggi e ai regolamenti (che spesso non sono conosciuti o compresi), avvertendo le vittime potenziali della loro vulnerabilità, raccomandando loro le modalità con le quali proteggersi, dimostrando in questo modo il ruolo attivo, o “inconsapevole”, rispetto alla gestione dei problemi, informando correttamente la Comunità su cosa può, o non può, realisticamente aspettarsi dalla polizia. Oltre alla mobilitazione della Comunità si potranno utilizzare le forme più tradizionali di controllo sociale oltre ad “alterare” l’ambiente fisico per ridurre le occasioni che i problemi possano ripetersi, aumentare la regolamentazione, attraverso statuti o ordinanze, di quelle circostanze che contribuiscono a generare i problemi/allarme sociale e sviluppare nuove forme di “autorità limitata” allo specifico intervento. Lo stesso sistema giudiziario può essere adattato in maniera più selettiva: oltre a potenziare l’investigazione, l’arresto e il procedimento giudiziario, si potranno adottare test di verifica

per valutare il grado di aderenza della risposta rispetto alle previsioni, ricorrendo anche all'applicazione di leggi penali "tradizionalmente" riservate ad altre forze di Polizia (senza ricorrere ad arresti) e cercando di definire precisamente la condotta da punire ricorrendo anche alla "legge civile" per controllare ciò che provoca fastidio alla cittadinanza, mitigare i comportamenti offensivi e prevenire le condizioni che favoriscono il crimine.

L'attuale definizione di "sicurezza urbana", come enunciata dal D.M. del 5 Agosto 2008, il c.d. Decreto Maroni, indica un "bene pubblico da tutelare attraverso attività poste a difesa, nell'ambito delle comunità locali, del rispetto delle norme che regolano la vita civile, per migliorare le condizioni di vivibilità nei centri urbani, la convivenza civile e la coesione sociale".

Il cambio di prospettiva "radicale" è proprio quello di superare il concetto di vigilanza "poliziesca" per approdare ad un sistema di regole condivise in cui i cittadini siano parte attiva del processo di "emarginazione" dei soggetti pericolosi ricercando un nuovo equilibrio (dinamico) tra libertà d'azione, regolamentazione statale, controllo autoritativo e partecipazione comunitaria.

La maggior parte delle categorie di Goldstein, riprese nel paragrafo 3.4 che descrive le tecniche di prevenzione situazionale adattandole al contrasto della guida aggressiva, inquadrano il fenomeno da combattere in uno scenario inclusivo più vasto cercando di coinvolgere tutti gli attori per una risposta determinante.

L'attività di polizia, alla quale praticamente ancora tutti gli ordinamenti demandano in via sostanzialmente esclusiva e monopolistica la sicurezza, trova un limite fondamentale nella "fisiologica" sperequazione tra numero di controllati e controllori.

Per condotte poi che sono, come la guida aggressiva, ancora *borderline*, diventa difficile per la polizia essere presente quando si manifesta l'incidente (con tutte le sue conseguenze nefaste). E proprio l'attivazione solo "dopo" l'evento rappresenta il fallimento di ogni politica di prevenzione.

Se invece si studia il problema, lo si analizza adottando diversi punti di vista, o scomponendolo, integrando le conoscenze fisiche, tecniche, tecnologiche, investigative, psicologiche o relazionali, si può creare una "rete neuronale" tra persone, attori e istituzioni con cui tentare di affrontare alla radice il problema per risolverlo, davvero efficacemente, in un approccio il più globale possibile.

Questo processo evolutivo di redistribuzione delle competenze di regolazione e controllo della sicurezza, sulla strada come negli altri settori, deve prevedere al centro i cittadini che si sentiranno così sempre più responsabilizzati, e potranno così pretendere degli strumenti validi e legittimi, come quelli abbozzati nel terzo capitolo, oltre che esigere un ammodernamento della polizia, statale o locale, che non potrà più ridursi a svolgere il "solito" lavoro come in passato, o peggio dequalificarsi a mero "esattore" (in particolare per il Comune o la Provincia), ma dovrà anticipare i bisogni emergenti per soddisfare le legittime aspettative di sicurezza urbana, anche non ancora chiaramente espresse o definite come nel caso di specie.

Esempi di questa evoluzione si trovano soprattutto nei sistemi anglosassoni, come l'"Intelligence-led policing" (ILP), "costruita" attorno ad un "processo di

identificazione e gestione del rischio” e ad un “approccio strategico, orientato al futuro e al risultato per il controllo del crimine basato sull’identificazione, l’analisi e la gestione dei *problemi* o dei *rischi*” (Willem de Lint, 2006).

Questo nuovo modello di polizia, nato negli anni ’90 nel Regno Unito come strategia per risolvere il problema dei furti di veicoli e diffusi negli Stati Uniti, in Canada e Australia, si può definire come un

modello economico e una filosofia di gestione in cui i dati analitici e l’*intelligence* contro il crimine sono protesi a raggiungere un obiettivo, all’interno di una cornice di scelte decisionali, che faciliti la riduzione, la risoluzione e la prevenzione del crimine e del problema, attraverso strategie di controllo mirato e attuazione effettiva contro criminali sempre più numerosi e pericolosi (Ratcliffe, 2008).

Il tradizionale modello di “polizia di prossimità” viene integrato così da quello di “polizia orientata (alla soluzione dei) problemi” e da operazioni di *intelligence* dirette a specifici crimini convenzionali coinvolgendo attivamente la comunità.

Il supporto della cittadinanza e la condivisione di informazioni cessa di essere una pratica informale, seppure efficace, diventando così una vera e propria “componente” della politica di controllo, prevenzione e contrasto che dovrà quindi essere inserita all’interno di protocolli operativi istituzionali: “l’*intelligence* deve essere incorporata nei processi di pianificazione in modo da riflettere i problemi della comunità” come si legge nel documento *Intelligence-Led Policing: The New Intelligence Architecture* pubblicato nel 2005 dal Dipartimento americano di Giustizia ed elaborato congiuntamente dalle maggiori associazioni di polizia: International Association of Chiefs of Police (IACP), National Sheriffs’ Association (NSA), National Organization of Black Law Enforcement Executives (NOBLE), Major Cities Chiefs Association (MCCA), and Police Foundation sotto la direzione di Jerry Needle.

Questa teoria, ripresa negli Stati Uniti da Mark Riebling (2006) per superare il “conflitto segreto” tra il *law enforcement* dell’FBI e l’*intelligence* della CIA esortava i poliziotti a diventare più come “spie”, nell’accezione positiva del termine. Dopo l’attacco terroristico dell’11 settembre 2001 Mark Riebling è stato chiamato a dirigere il Center for Policing Terrorism assieme a Randolph Post Eddy e Richard V. Clarke, il padre della prevenzione situazionale, pubblicando nel 2006 un manuale che riprende sia le tattiche del controterrorismo israeliano che la teoria della finestra rotta, le teorie del Controllo del vicinato e dell’efficacia collettiva (paragrafo 3.4 del terzo capitolo).

1 La guida aggressiva

La guida aggressiva è un fenomeno studiato nei paesi a *Common Law* già a partire dagli anni ’90.

Il documento più recente ed esaustivo sulla materia è la guida “Problem-Oriented” per la Polizia (P.O.P.) n. 61 sull’“*aggressive driving*” pubblicata nel 2010

dall'Office of Community Oriented Policing Services del Dipartimento della Giustizia degli Stati Uniti (www.cops.usdoj.gov) curata da Colleen Laing.

L'autrice, laureata in Scienze Politiche presso la Santa Clara University, master in Pubblica Amministrazione presso la University of Southern California Public Affairs Center di Washington DC, vanta una lunga esperienza nelle risorse umane e nelle questioni politiche della giustizia penale, ed è esperta in molti settori delle politiche pubbliche. Già collaboratrice del Seattle Police Department è oggi la principale consulente dell'omonima agenzia di comunicazione londinese "Laing Communications".

Questa guida rappresenta un ottimo punto di partenza per definire ed affrontare il problema della guida aggressiva anche se il taglio prettamente "poliziesco" è stato integrato con un taglio più sociologico ed eziologico (il secondo capitolo dedicato alla vittimizzazione stradale) e pratico-applicativo-estensivo (il terzo capitolo che individua alcune delle soluzioni possibili).

La guida P.O.P. nasce proprio come sintesi della conoscenza sulla materia per dare uno strumento utile alla polizia per contrastare il fenomeno e ridurre il crimine e il disordine, con una finalità di prevenzione che esclude l'investigazione delle cause della condotta.

Nell'introduzione sono riassunti i motivi di utilità di questa guida per gli operatori di polizia: comprendere i principi e i metodi di base di una polizia orientata ai problemi, riuscire a guardare il problema in profondità, nella speranza di considerare nuovi modi di fare "polizia" trovando soluzioni efficaci fermi restando i limiti intrinseci della ricerca sperimentale.

Ogni soluzione infatti dovrà essere "adattata" alla realtà locale.

Nella guida sono identificati gli attori chiave, individui o gruppi, della comunità che possono essere considerati dalla polizia come interlocutori privilegiati e ai quali possono essere attribuite grandi responsabilità.

In questo capitolo saranno riportati ampi stralci di questa guida con l'intento di partire da ciò che già è stato studiato del fenomeno per integrarlo nel paragrafo successivo con altre condotte correlate al fenomeno che sarà poi inquadrato nella sua dimensione numerica evidenziandone i costi, economici oltre che sociali.

"Tutti siamo stati testimoni di aggressioni perverse a qualche livello: all'interno della coppia, nelle famiglie, nelle aziende oppure nella vita politica e sociale" spiega Marie-France Hirigoyen nell'introduzione a *Molestie morali* (1998) facilmente assimilabili all'aggressività stradale eppure "la nostra società si dimostra cieca di fronte a questa forma di violenza indiretta" concludendo amaramente che "con il pretesto della tolleranza si diventa compiacenti".

Il contributo della Laing fa parte di una serie di testi elaborati su ricerche effettuate negli Stati Uniti d'America, Gran Bretagna, Canada, Australia, Nuova Zelanda, Paesi Bassi e Scandinavia proprio a partire dalla constatazione che "in un mondo che comincia a crescere, sempre più interconnesso, è importante che la polizia sia consapevole della ricerca e delle pratiche di successo al di fuori dei confini del proprio territorio".

Il *team* di progetto che ha sviluppato questa serie di guide comprende Herman Goldstein (University of Wisconsin Law School), Ronald V. Clarke (Rutgers University), John E. Eck (University of Cincinnati), Michael S. Scott (University of Wisconsin Law School), Rana Sampson (Police Consultant), e Deborah Lamm Weisel (North Carolina State University) oltre al contributo di alcuni dipartimenti di polizia (San Diego, National City, California, Savannah, Georgia).

Dopo una descrizione del problema dell'*aggressive driving* vengono passati in rassegna i fattori che aumentano i rischi cercando di formulare delle risposte al problema in base alle più recenti ricerche e alle migliori pratiche di polizia.

“L'*aggressive driving* include quel sentimento comunemente definito come “collera stradale” (*road rage*) che comporta aggressioni motivate dalla rabbia del conducente (*driver anger*)». La guida della Laing affronta l'*aggressive driving*, e altri episodi di collera stradale correlati alla guida, argomento che è emerso negli ultimi 20 anni per l'evidenza sui *media* degli incidenti e dei crimini associati alla “collera stradale”.

Ma l'*aggressive driving* rappresenta solo la punta di un *iceberg*, l'aspetto più evidente di “una serie più estesa di problemi legati ad un uso del veicolo distorto, pericoloso e irresponsabile”.

E non ci devono essere scuse esogene per questi comportamenti che mettono in pericolo l'incolumità, fisica e psicologica, delle persone: “la perversione non nasce da un disturbo psichiatrico – spiega la Hirigoyen (1998) – ma da una fredda razionalità associata all'incapacità di considerare gli altri come esseri umani”.

Se è palese che chiunque possa servirsi occasionalmente di un “processo perverso” nella misura in cui tale comportamento è connaturato alla dialettica del confronto, e anche dello scontro, quando questo processo si ripete con frequenza nel tempo diventa distruttivo.

“Individui del genere possono esistere solo “distruggendo” qualcuno: hanno bisogno di sminuire gli altri [addossandogli le colpe] per acquistare una buona stima di sé e conquistare così il potere, perché sono avidi di ammirazione e di approvazione. Non hanno né compassione¹ né rispetto del prossimo” scrive ancora la Hirigoyen perché il rapporto non li coinvolge” e perché “rispettare l'altro vuol dire considerarlo come essere umano e riconoscere la sofferenza che gli si infligge”.

Eppure, ciononostante, la perversione “affascina, seduce e fa paura” e potremmo dire che si diffonde come un *virus* per le tecniche scorrette che impiega (asimmetria comunicativa) e i metodi subdoli di demolizione e isolamento dell'altro che adotta nella sostanziale, ma complice, indifferenza e per l'assenza di consapevolezza, conoscenza e strumenti difensivi/preventivi.

Alcune delle condotte aggressive come la guida spericolata (*reckless driving*), le scorribande su un'auto rubata (*joyriding*), l'eccesso di velocità (*speeding*), il gareggiare in strada (*street racing*), guidare senza patente (*unlicensed driving*), fuggire dopo un incidente (*hit-and-run crashes*), la violazione dei segnali semaforici di rosso

¹ Dall'etimologia latina di *cum patior* “soffrire assieme”.

e dei cartelli di STOP (*red-signal and stop-sign violations*) o la guida distratta (*inattentive driving*), guida sotto l'effetto di alcol o alterata² (*drunkenand impaired driving*), solo accennate in questa guida saranno riprese nel paragrafo successivo.

Nell'intento di descrivere il problema la guida riprende la definizione della National Highway Traffic Safety Administration degli Stati Uniti (www.nhtsa.gov), la sezione del dipartimento dei trasporti americano dedicata alla sicurezza stradale, che descrive l'*aggressive driving* come una modalità di guida pericolosa che disgrega la sicurezza (*safety*) e la cortesia (*courtesy*) “quando degli individui commettono una combinazione di offese nel traffico che si muove (*moving traffic offenses*) tali da mettere in pericolo altre persone o la proprietà” (2004).

I comportamenti di guida che comunemente costituiscono *aggressive driving* sono l'eccesso di velocità (*speeding*), il gareggiare (*racing*), l'adoptare frequenti cambi di corsia (*frequently changing lanes*), tagliare la strada ad altri conducenti (*cutting off other drivers*), omettere di segnalare (*failing to signal*), “bruciare” i semafori rossi (*running red lights*), non dare la precedenza (*failing to yield*), guidare accodati (*tailgating*), rallentare rapidamente (*slowing rapidly*) per scoraggiare un “tailgater”, ammaccare altre auto (*boxing other cars*) e usare altre manovre intimidatorie (*intimidation maneuvers*) (James e Nahl 2000).

Questi comportamenti sono responsabili, come affrontato nel secondo paragrafo, della maggior parte degli incidenti stradali e non possono essere quindi sottovalutati né relegati semplicemente a problemi marginali risolvibili con l'inasprimento delle sanzioni.

L'uguaglianza formale del regime sanzionatorio non garantisce infatti una sufficiente deterrenza rispetto a quei trasgressori che dispongono di una maggiore capacità di spesa, così come la probabilità di essere assoggettati ad un controllo per queste condotte di guida è statisticamente molto bassa e gli strumenti tecnologicamente più efficienti come gli *autovelox* sono spesso limitati nell'azione preventiva per l'eccesso di garantismo di una legislazione orientata più alla “tutela” del conducente-consumatore che non alla difesa delle norme che sono state elaborate per proteggere, seppure indirettamente, la sicurezza e l'incolumità personale³.

² Da sostanze stupefacenti, legali o illegali, detto anche *driving under the influence* (DUI), *driving while intoxicated* (DWI), *drunken driving*, *drunk driving*, *operating under the influence*, *drinking and driving*, da eccessiva stanchezza, da distrazione (uso del telefono cellulare per conversazione o lettura/invio di messaggi di testo, per particolari patologie o condizioni mediche).

³ I posti fissi di rilevazione automatica della velocità installati ai sensi del D.L. 20 giugno 2002, n. 121, art. 4 (conv., con modif., dalla L. 1 agosto 2002, n. 168), preventivamente e puntualmente individuati dal Prefetto con apposita circolare, devono essere per tempo segnalati da apposita cartellonistica stradale almeno un chilometro prima dello strumento come disposto dall'art. 25 comma 2 della L. n. 120/2010 mentre i posti di controllo effettuati dalle Forze dell'Ordine o dalle Polizie Locali con la strumentazione mobile devono essere di volta in volta segnalati da cartelli fissi o mobili posti almeno 400 metri prima ai sensi dell'art. 4 della circolare 3 agosto 2007 sul d.l. n. 117/2007 recante modifiche al Codice della strada e come ribadito dalla Sentenza della Cassazione Civile N° 32104/2019).

Tra gli altri comportamenti che costituiscono aggressività stradale (indicate tra parentesi le denominazioni adottate dalla normativa in diversi paesi a *Common Law*) oltre alle vere e proprie intimidazioni con grida (*shouting*) o gesti volgari (*obscene gestures*) che costituiscono a tutti gli effetti “offese stradali” (*driving offenses*) si riportano di seguito le definizioni delle condotte più diffuse.

La “guida imprudente, inattenta, distratta o negligente” (*careless, inattentive, distracted, or negligent driving*) riguarda l’incapacità di esercitare un’attenzione normale (*normal care*) mettendo così a repentaglio l’incolumità personale o la proprietà (con l’utilizzo dei cellulari senza monocuffia o vivavoce). Per alcuni stati la guida negligente è addirittura inclusa nella fattispecie della guida spericolata o alterata⁴ (*reckless or impaired driving*).

La “guida spericolata” (*reckless driving*) è sicuramente la forma più grave tra le condotte di guida pericolose e viene definita come “idonea ad un considerevole o ingiustificabile rischio di danno”, “una disgregazione della sicurezza (*safety*) deliberata o arbitraria” e “una colpevole deviazione (*gross deviation*) da un comportamento ragionevole” in relazione alla specifica situazione.

La “guida aggressiva” (*aggressive driving*) in molti ordinamenti è inclusa nella “guida spericolata” (*reckless driving statutes*) ma spesso è impiegata nell’accezione più ristretta di un comportamento che si verifica nel breve periodo se non addirittura nell’“intenzione” (con l’evidente difficoltà normativa di provare l’intenzionalità). Per questo la definizione più comune è spesso assimilata alla “guida spericolata” che può includere un’accezione ancora più estesa includendo tutti quei comportamenti che possono risultare dall’aggressività (*aggression*), dall’ostilità (*hostility*) dall’egoismo (*selfishness*) o dalla competizione (*antagonism competition*).

In un’accezione ancora più estesa si può arrivare a considerare anche la mancanza di rispetto per la propria stessa incolumità, oltre che per quella degli altri, comprendendo addirittura i casi di guida senza cintura e trasporto di passeggeri o bambini senza i sistemi di ritenuta idonei.

Siccome la maggior parte dei comportamenti di aggressività stradale possono anche accadere in assenza di una formale volontà di aggressione (se il conducente è distratto per esempio) alcune legislazioni statali hanno adottato la soglia di 3, o più, comportamenti di guida “potenzialmente aggressivi” commessi in una sequenza o in un breve lasso di tempo per integrare l’*aggressive driving*.

La “collera stradale” (*road rage*) è la più estrema tra le forme di aggressione stradale che comprende anche l’intimidazione (*criminal intimidation*) e/o la violenza conseguente (*violence precipitated*). La collera stradale contempla l’intenzione di arrecare un danno e può implicare “l’uso di un veicolo come un’arma”, indipendentemente che avvenga fuori dai veicoli coinvolti.

Che la guida provochi rabbia in misura maggiore e più frequente rispetto ad altre attività è risaputo: se guidare è infatti un’attività orientata ad un obiettivo (*goal-*

⁴ Questo inasprimento della previsione normativa permette così che gli accusati di guida spericolata (*reckless driving*) chiedano la derubricazione nel capo di imputazione meno grave di guida distratta (*negligent driving*).

oriented), il cui scopo è quello di andare dal punto A al punto B nel più breve tempo possibile, tutte le circostanze o le persone che contrastano con questo obiettivo sono “ostacoli” da superare.

Esiste inoltre una forte componente di stress durante la guida che espone i conducenti, e i passeggeri, a pericoli potenzialmente significativi a causa della frequenza dell’inciviltà tra conducenti (James e Nahl, 2000). Così come numerose e “amplificate”, forse anche dallo spazio ristretto, sono le occasioni che scatenano la rabbia, sempre maggiore, dei conducenti (Neighbors, Vietor e Knee, 2002).

Una rabbia “fisiologica” nella maggior parte dei casi si esaurisce in pochi secondi e solo raramente provoca la “guida aggressiva” o diventa “rabbia stradale”: quella combinazione di fattori situazionali, culturali e individuali che spinge dei conducenti arrabbiati (*angry*) a comportarsi in modo aggressivo “dietro” al volante (*behind the wheel*).

Tra i “fattori che contribuiscono alla guida aggressiva”, la cui comprensione è utile per “inquadrare gli specifici problemi di diagnosi locale, determinare una buona efficacia delle misure, riconoscere i punti chiave di intervento, e selezionare le risposte adeguate”, si evidenziano motivi psicologici, differenze di genere e di età, condizioni ambientali e fattori situazionali o culturali.

La frustrazione per essere rallentati nel raggiungimento di una meta può facilmente portare a rabbia, o all’egoismo o ad un comportamento competitivo e aggressivo per massimizzare il profitto personale a scapito degli altri o del bene comune. La frustrazione e la rabbia però non sempre sfociano in aggressione. “Un’aggressione di guida si verifica quando un *mix* di fattori personali, situazionali, ambientali, e culturali si combinano per ridurre le inibizioni che trattengono la maggior parte dei conducenti dall’agire in modo aggressivo”.

Fattori personali come tendenze antisociali o competitive possono rendere un guidatore incline all’aggressione ma è improbabile che si manifesti un comportamento violento senza il contributo di altri fattori:

fattori ambientali come l’anonimato che erroneamente si crede sia garantito al conducente di un’auto, fattori situazionali come la sensazione che si debba raggiungere una meta con urgenza, e culturali come l’approvazione nell’anteporre obiettivi personali rispetto al bene comune possono tutti contribuire ad alleviare il rimorso che i guidatori altrimenti avrebbero contro il comportamento aggressivo (Laing).

L’anonimato, come per altre esperienze di vittimizzazione riprese nel secondo capitolo, può portare ad una deresponsabilizzazione degli autori di violenza mentre la fretta e l’urgenza costituiscono spesso quel substrato latente di rabbia da frustrazione tipico di stili di vita consumistici, e iper individualistici, basati su un’errata percezione delle priorità e uno sfasamento della scala dei valori.

La ricerca effettuata da James and Nahl (2000) ha messo in luce che il gruppo più numeroso di conducenti americani aggressivi è costituito da uomini bianchi con un basso tasso di scolarizzazione, di età inferiore ai 30 anni, che guidano veicoli dalle prestazioni elevate. Gli studi hanno dimostrato una “forte correlazione” tra

crimini violenti, infrazioni gravi nel traffico, sospensioni di patenti e violazioni minori alla guida commessi da giovani uomini bianchi. Da qui l'importanza di non sottovalutare i "segnali deboli" dell'aggressività stradale che al contrario possono essere indicatori di altri comportamenti illeciti.

Che la tipologia di questo guidatore aggressivo maschio trentenne bianco poco istruito sia quella prevalente nei casi più estremi di rabbia stradale è dimostrato da numerose ricerche (Joint, 1995; Smart and Mann, 2002; Wells-Parker et al., 2002).

Le persone più giovani infatti tendono ad essere più inclini a manifestare personalità antisociali e ostili anche per difetto della capacità di controllare gli impulsi, che normalmente matura con l'età, ed è spiccata anche la differenza di genere.

Questa considerazione è particolarmente utile per individuare il target nella progettazione di campagne di sensibilizzazione e nell'applicazione di politiche di controllo e repressione per indirizzare in maniera "sproporzionata" gli agenti di polizia che "entreranno in contatto con i conducenti più pericolosi nell'applicazione dell'intera gamma di violazioni alla circolazione" (Rose, 2000).

Questo gruppo di "conducenti aggressivi" non rappresenta però l'intero campione degli autori di comportamenti di guida aggressiva per i quali sembra non esistere un profilo univoco definitivo (Parliament of Victoria Drug and Crime Prevention Committee, Australia, 2005), anzi sembrerebbe paradossalmente che siano proprio i cittadini rispettosi della legge (law-abiding citizens) a commettere molti degli atti di aggressive driving (Mizell, 1997).

Come per la maggior parte dei fenomeni di devianza ricorre la differenza di genere tipicamente maschile che caratterizza la "violenza fisica" ma appare anche un'altra caratteristica "allarmante" dell'aggressore stradale: può infatti essere chiunque!

L'apparente indeterminatezza delle caratteristiche dell'aggressore unita alla casualità statistica nella "scelta" della vittima, e al luogo e alle modalità dell'atto di aggressive driving, rende il fenomeno ancora di difficile comprensione.

Si possono mutuare i tratti del "narcisista" dal manuale di classificazione internazionale delle malattie mentali DSM-IV (secondo capitolo) ma non si deve cadere nell'errore di considerare il bulldriver affetto da una patologia come già ricordato. Può essere un fattore predisponente ma la facilitazione a commettere un atto di aggressività stradale ha una forte componente situazionale garantendo così ampi margini di riduzione dell'opportunità (paragrafo 3.4 del terzo capitolo).

Come verrà ripreso nel secondo capitolo la "vittima" in realtà non viene scelta ma diventa tale non in quanto "altro" utente della strada ma solo perché in quel preciso momento spazio-temporale viene percepita come "freno" alla corsa e "perdita di tempo". E qualsiasi "ribellione" della vittima, se non corre addirittura il rischio di essere a sua volta un atto di aggressione, come la repentina decelerata per scoraggiare chi si accoda, merita di essere "punita" – nella visione egoista ed egocentrica del bulldriver – anche perché il "soggetto-oggetto", che non rimane passivo, è considerato dal trasgressore privo di ogni autorità e quindi l'eventuale richiamo, o rimprovero, viene percepito – nella visione distorta dell'aggressore – come un'indebita intromissione nella propria sfera di libertà e, paradossalmente, come un atto di

“violenza privata” in quanto teso ad impedire l’esercizio di una “libertà”. In questa falsificazione della realtà sono invertiti gli stessi ruoli tra aggressore e vittima dimostrando una percezione distorta delle priorità e della scala dei valori. Il circolo vizioso che rischia così di instaurarsi è alimentato dall’autoconvincimento dell’aggressore di essere vittima di un sopruso degno quindi di essere “censurato” con un ulteriore atto di violenza che riequilibri, dal punto di vista distorto del bulldriver, i “diritti” (ingiustamente ritenuti tali) con i relativi poteri di forza in un climax di aggressività e violenza. Un processo esponenziale privo di quei meccanismi di compensazione naturale tipici dei sistemi omeostatici⁵ e per questo ancora più pericoloso.

Diventa improrogabile quindi cercare di analizzarne le cause e sperimentare rimedi affinché gli utenti (corretti) della strada si possano difendere, anche denunciando gli episodi di aggressività stradale, per limitare queste condotte.

Gli studi sulle tipologie di personalità che maggiormente sono coinvolte nella guida aggressiva evidenziano una personalità antisociale ed ostile, oppure competitiva (Galovski, Malta, and Blanchard, 2006). La prima è spesso associata al gruppo di giovani maschi bianchi già tratteggiato con una “significativa sovrapposizione tra i fattori associati alla guida antisociale (*antisocial driving*) e quelli associati ad un comportamento criminale” (Ross and Antonowicz, 2004): impulsività, ricerca di sensazioni, pensiero irrealistico (sottovalutando i rischi e sopravvalutando le capacità di gestire il problema), scarse competenze di problem solving, egocentrismo (mancanza di considerazione per il benessere altrui), carenza di valori (cura solo di se stessi).

I conducenti antisociali avrebbero sentimenti di ritorsione e vendetta provocati dalla sensazione di non essere stati rispettati (dalle vittime) o addirittura essere stati offesi o calpestati oltre a sentirsi “in via di estinzione”. Questo motivo è comune anche alla violenza domestica, alla violenza tra bande, ai furti ed agli incendi dolosi (Ross and Antonowicz, 2004) come ripreso nel paragrafo 1.5 del secondo capitolo.

Eventi “scatenanti”, apparentemente “futili”, come insulti (percepiti) alla propria immagine di guidatori o manovre considerate attentati alla sicurezza di guida provocano molto spesso una rabbia nel guidatore antisociale che è già latente.

“Ad innescare incidenti possono contribuire le frustrazioni per conducenti lenti, insicuri o distratti; gli spaventati per collisioni sfiorate; i comportamenti offensivi come gestacci e violazioni territoriali come nella competizione per un parcheggio o per una mancata precedenza”: questi atti non sarebbero intrinsecamente “istigatori di aggressività” ma lo diventerebbero per un’errata interpretazione (Parliament of Victoria Drug and Crime Prevention Committee, Australia, 2005).

L’altro gruppo di conducenti aggressivi sembra “incline a forme di aggressione socialmente approvate, quali la competizione, che possono tradursi facilmente in comportamenti di guida aggressivi”. I “conducenti competitivi” non amano infatti

⁵ In un sistema omeostatico, come lo sono in prevalenza quelli naturali, l’evento che causa una perturbazione dell’equilibrio provoca un effetto che tende a ridurne le conseguenze (*feed back* negativo): ad esempio il sole fa evaporare l’acqua che si condensa in nuvole che schermano l’azione del sole.

essere superati, apprezzano il brivido della velocità, e difettano dell'inibizione della loro competitività esponendoli, assieme ai conducenti antisociali, ad essere maggiormente coinvolti in incidenti e commettere molte più violazioni (alle norme di circolazione) rispetto alla generalità dei conducenti (Galovski, Malta, Blanchard, 2006).

Data la correlazione tra aggressività stradale, comportamenti criminali e assoggettabilità ad un elevato numero di sanzioni amministrative si potrebbe facilmente elaborare un software in grado di incrociare le violazioni commesse e i casellari giudiziari per individuare "precocemente" i soggetti a rischio ed orientare maggiormente (verso di loro) la capacità di controllo delle Forze dell'ordine come nell'esempio della comunità virtuale definita "Street Community" (Cristalli, Rossio, 2015) descritta nel paragrafo 3.4 del terzo capitolo.

Un libro a parte meriterebbe la riflessione sull'impostazione competitiva della "cultura dominante" di cui è intriso lo stesso capitalismo. Non si intende sicuramente mettere in discussione lo spirito di competizione, che è fisiologicamente intrinseco alla capacità di adattamento delle specie viventi, e quindi necessario all'evoluzione, ma si condannano la sua deriva individualistica quando per eccesso di mezzi, sopravvalutazione dei propri interessi e (colpevole) sottostima dei diritti (fondamentali) e delle sofferenze altrui si distorce la finalità (e lo stesso terreno di azione) di questo istinto che diventa quasi un pretesto per abbandonare la competizione intellettuale a favore di quella fisica: ma non in senso agonistico sportivo bensì meramente come aggressività e violenza in una asimmetria di informazioni e di forze che darebbero all'aggressore l'errata percezione di nascondersi dietro ad una sostanziale deresponsabilizzazione (secondo capitolo).

Le condizioni ambientali che favoriscono l'aggressività stradale, dato che non basterebbero la mera aggressività o la competitività a scatenarla, vanno ricercate nel veicolo meccanico, solitamente l'auto o un autocarro, e il "non luogo" della strada. Questi spazi fisici possono essere infatti progettati sia per facilitare che per inibire le manifestazioni di aggressività alla guida (sia ai conducenti antisociali che a quelli competitivi).

La stessa mancanza di un rinforzo negativo per la guida aggressiva può contribuire alla probabilità che un conducente vi partecipi. Come già accennato "dato il numero elevato di azioni di guida aggressiva e il numero relativamente basso di agenti di polizia, la probabilità per gli agenti di polizia di rilevare ogni particolare azione di guida aggressiva è piuttosto bassa" (Ross, Antonowicz, 2004). Per questo è necessario agire sulle condizioni al contorno come la progettazione stradale che, ad esempio, può facilitare o inibire l'eccesso di velocità: i conducenti sono portati infatti ad accelerare su strade larghe con lunghi tratti rettilinei (Congressional Quarterly, 1997) mentre determinati accorgimenti di moderazione del traffico possono costringere i conducenti a rallentare ed ad esercitare particolare abilità e attenzione alla strada come ripreso nel paragrafo 3.3 del terzo capitolo.

La pianificazione di uno "spazio difendibile" (defensible space) secondo l'omonima teoria di Newman (1972) pensata per la progettazione di quartieri può essere adattata anche alla progettazione stradale come le "zone 30" rappresentano un

modello concreto di gestione dello spazio per ridurre la velocità, a 30 Km/h, restituendo ai cittadini la vivibilità della strada (paragrafo 3.3 del terzo capitolo). Ma anche l'onda verde, la sincronizzazione dei semafori per "premiare" una velocità bassa e costante, che garantisce anche una diminuzione delle emissioni nocive dei gas di scarico, deve ritornare nelle agende dei traffic managers e non rimanere una semplice e avulsa definizione didattica. Ma lo spazio si può pensare anche "mentale" adottando tecniche di guida "difensiva" (defensible driving) capaci cioè di prevenire le potenziali minacce (paragrafo 3.6 sempre del terzo capitolo).

In negativo però le condizioni della strada possono anche aumentare la "frustrazione" del conducente: colli di bottiglia, mancanza di informazioni che indichino la causa di una congestione imprevista, intervalli di luce verde brevi, intersezioni confuse che provocano disorientamento (come alcune rotatorie), e mancata sincronizzazione dei semafori possono scatenare l'aggressività.

Anche l'ambiente sociale influenza il comportamento di guida nella misura in cui "guidare è un'attività sociale" e quindi una guida corretta dipende da "un'interpretazione accurata dei segnali sociali, senza la quale i conducenti non sono in grado di giudicare ciò che gli altri possono fare" (Laing).

I conducenti antisociali potrebbero infatti non essere in grado di anticipare esattamente le mosse degli altri sulla strada in quanto, nonostante la guida sia un'attività sociale, i conducenti sono isolati uno dall'altro e questo isolamento "riduce l'impatto delle norme culturali che impediscono il comportamento incivile in altri contesti sociali" (Ross, Antonowicz, 2004) come ripreso nel capitolo successivo a partire dagli esperimenti di Milgram (1975) e Zimbardo (2008).

Si può ritenere infatti proprio l'anonimato il fattore sociale più significativo nella guida aggressiva: "un automobilista in una cabriolet è più probabile che si senta vincolato dalle convenzioni sociali sul comportamento di guida rispetto ad un conducente a bordo di una vettura chiusa con i finestrini oscurati" (Laing).

Il veicolo può considerarsi infatti una sorta di cyber corazza che potenzia fisicamente il conducente per la moltiplicazione delle forze (come evidenziato dal successo dei SUV⁶) e allo stesso tempo protegge e nasconde, grazie ai vetri oscurati per esempio, il conducente garantendogli così di "agire indisturbato".

Questo anonimato impedisce anche la minima possibilità di comunicare che è fondamentale invece almeno per due ordini di motivi: l'espressione consentirebbe di chiarire all'origine eventuali malintesi e soprattutto "dialogare" significa implicitamente riconoscere l'altro restituendogli quella "umanizzazione" che ha un effetto fondamentale nel sottrarre la vittima al (presunto) aggressore. Da qui l'idea originale di adottare sui veicoli (davanti e di dietro) una sorta di "semaforo empatico" capace di comunicare chiaramente i messaggi fondamentali dell'educazione: "scusa" (blu) "grazie"/"prego" (verde), ammonizione lieve (arancione), ammonizione grave (rosso). O di una "faccina", la c.d. smile, provocatoriamente ribattezzata *sheep-smile*, cioè "faccia da pecora", in antitesi al "lupo" della storia di Fedro di un agnello

⁶ Acronimo di *Sport Utility Vehicle*, cioè veicolo utilitario sportivo.

che bevendo l'acqua del ruscello fu vittima del lupo che lo accusava di sporcargli l'acqua nonostante l'agnello si abbeverasse "a valle". Questa sorta di ologramma personalizzabile sarebbe elaborato da una telecamera interna al veicolo in grado di riconoscere, e memorizzare, i tratti somatici del volto del conducente raggiungendo nello stesso tempo due importanti risultati. Creare un'immagine, anche elaborata nello stile (Warhol, manga, horror, Lego, fantasy, ecc...) ma riconoscibile per ridurre il senso di anonimato della vittima, e dello stesso aggressore e soprattutto risalire facilmente, almeno in linea teorica, all'identità esatta del conducente grazie a questa specie di "scatola nera" che funzionerebbe anche da archivio dati del veicolo costituendo così un ulteriore elemento di deterrenza e rendendo più difficile sottrarsi ad un riconoscimento, ma anche per smentire i dati di velocità o accelerazione del veicolo (paragrafo 3.4 del terzo capitolo).

Tra i fattori situazionali rientrano anche quelle tecnologie come i telefoni cellulari e altri dispositivi di posta elettronica che "combinati con spinte economiche hanno compresso la concezione del tempo di molti conducenti, creando una forte pressione per rendere ogni minuto produttivo" (Laing, 2010). Il pendolarismo diventa così "l'ultima frontiera del tempo inutilizzato", ed è anche questa presunta percezione che il tempo del viaggio sia tempo sprecato che contribuisce all'aggressività nel tentativo di abbreviare i tragitti (Shinar, 1998).

La scarsità del bene-tempo, o l'urgenza di raggiungere un obiettivo, come recarsi al lavoro o tornare a casa, si combina con altri fattori frustranti come la congestione innescando l'aggressività nei conducenti antisociali e competitivi (Galovski, Marla, Blanchard, 2006).

La gamma di variabili situazionali che possono concorrere a facilitare un'aggressione situazionale è assai vasta. Possono bastare, ad esempio, caldo, rumore, o altre fastidiose condizioni climatiche per rendere i conducenti irritabili e aumentare così la probabilità che un conducente ricorra alla violenza (Parliament of Victoria Drug and Crime Prevention Committee, Australia, 2005).

Gli eventi più significativi che scatenano la collera (rage) sulla strada sono relativamente lievi come analizzato da Galovski, Marla, e Blanchard (2006): guidare accodati (62% dei casi), il lampeggio dei fari (60% dei casi), ostacolare deliberatamente altri veicoli (21% dei casi) e maltrattare verbalmente gli altri conducenti (16% dei casi).

In breve si può constatare assieme alla Laing che "la guida aggressiva genera guida aggressiva".

Ma i conducenti antisociali e competitivi non commettono tutti gli atti di guida aggressiva come già ricordato: è proprio la gente comune (compresi i conducenti disabili) che, in situazioni estreme, sotto stress e per la fretta si comporta in modo aggressivo.

Purtroppo si registra una significativa sovrapposizione tra i conducenti aggressivi e/o violenti e le loro vittime: uno studio di Asbridge, Smart, Mann (2003) ha evidenziato che i colpevoli di atti di collera sulla strada avevano una probabilità di essere