

Alma Mater Studiorum Università di Bologna

SCUOLA DI LINGUE E LETTERATURE, TRADUZIONE E INTERPRETAZIONE

Sede di Forlì

Corso di Laurea magistrale in Traduzione specializzata (classe LM - 94)

TESI DI LAUREA

in Traduzione Tecnico-Scientifica dall'inglese all'italiano

FORMULA ZERO: TRADUZIONE TRILINGUE INGLESE-ITALIANO-
SPAGNOLO DI UN *POLICY STATEMENT* SULLA SICUREZZA STRADALE
DELLA FEDERAZIONE INTERNAZIONALE DELL'AUTOMOBILE (FIA)

CANDIDATO:

Roberto Magnani

RELATORE:

Elena Magistro

CORRELATORI:

Natalia Peñin

Silvia Bernardini

Anno Accademico 2014/2015

Sessione III

“In my career I have made the experience that the more you fight the sweeter the victory is, fighting against yourself included. To overcome hesitations and weaknesses with discipline, to spread out limits both technical and personal is what makes success such a big deal.”

Michael Schumacher

#KeepFightingMichael

RINGRAZIAMENTI

Vorrei ringraziare innanzitutto la professoressa Elena Magistro, per avermi incoraggiato a dare vita a questo progetto e per avermi seguito con pazienza e dedizione come relatrice durante la stesura della tesi.

Ringrazio anche le professoresse Natalia Peñin e Silvia Bernardini, per il prezioso supporto fornitomi come correlatrici.

Ringrazio inoltre la Direzione Generale per la Traduzione della Commissione europea. Presso la DGT di Bruxelles ho svolto un breve ma prezioso periodo di formazione, che ricorderò sempre con affetto e grazie al quale parte di questo elaborato è stato possibile.

Infine vorrei dire grazie a tutte le persone a cui tengo. A coloro che mi sono stati accanto nel corso degli ultimi due anni (e mezzo) trascorsi in buona parte a Forlì, finora i più decisivi e importanti della mia vita personale ed accademica. A coloro che ci sono sempre stati e che non hanno mai smesso di credere in me. A coloro che sono entrati nella mia vita durante questo percorso e ne fanno tuttora parte.

A tutti loro va la mia gratitudine. Grazie per avermi sostenuto fino a questo momento.

Grazie per aver contribuito a rendermi la persona che sono oggi.

INDICE

ABSTRACT	10
RESUMEN	11
INTRODUZIONE	12
1. LA FIA E LE ALTRE ISTITUZIONI.....	15
1.1 Il ruolo, gli obiettivi e gli enti collegati	15
1.2 La FIA Foundation e il FIA Institute	16
1.3 Il programma di Action for Road Safety	19
1.4 La FIA oggi	22
1.5 La sicurezza in Formula 1	23
1.6 Da Visione Zero a Formula Zero	25
2. TESTI ISTITUZIONALI E LINGUAGGI SETTORIALI	28
2.1 I testi istituzionali: convenzioni e caratteristiche.....	30
2.1.1 Struttura, sintassi e lessico.....	33
2.2 I linguaggi settoriali: automobilismo, trasporti e sicurezza stradale.....	34
2.2.1 Il linguaggio sportivo.....	36
2.2.2 Il linguaggio tecnico dei trasporti nell'ambito della sicurezza stradale	39
3. METODOLOGIA E RISORSE	41
3.1 L'origine del progetto	41
3.2 Creazione e uso di corpora	41
3.2.1 Tipologie di corpora	42
3.2.2. Descrizione dei corpora utilizzati per il progetto	44
3.2.3 Il corpus comparabile monolingue specializzato in inglese	45
3.2.4 Il corpus <i>ad hoc</i> specializzato in italiano	46
3.2.5 Il corpus <i>ad hoc</i> specializzato in spagnolo.....	47
3.2.6 Il corpus trilingue inglese-italiano-spagnolo	47
3.2.7 Il corpus parallelo inglese-spagnolo.....	49
3.3 Utilizzo di dizionari e glossari	49
3.4 Siti di riferimento e riviste specializzate.....	51
3.5 Consultazione di esperti.....	52
4. ANALISI DEL TESTO	55
4.1 Data di pubblicazione.....	56
4.2 Struttura del documento.....	56
4.3 Contenuti e temi trattati	57

4.4.	Caratteristiche testuali.....	61
4.4.1	Stile e registro	61
4.4.2	Aspetti morfosintattici.....	63
4.4.2.1	Subordinazione e coordinazione	63
4.4.2.2	Forma attiva e passiva	67
4.4.3	Caratteristiche lessicali	67
4.4.3.1	Terminologia.....	67
4.4.3.2	Figure retoriche	69
4.4.4	Sigle e acronimi.....	70
4.4.5	Toponimi	71
5.	TESTO DI PARTENZA E TRADUZIONI.....	73
5.1	Testo di partenza e traduzione a fronte.....	73
5.2	Traduzioni in italiano e spagnolo.....	141
6.	COMMENTO FINALE DELLE TRADUZIONI.....	208
6.1	Utilizzo delle risorse	209
6.1.1	CAT Tools	209
6.1.2	Corpora	211
6.1.3	Glossari, dizionari e terminologia.....	221
6.1.4	Siti di riferimento	222
6.1.5	Consultazione di esperti.....	224
6.2	Interventi stilistici e sintattici	226
6.2.1	Registro.....	226
6.2.2	Riferimenti temporali.....	228
6.2.3	Nominalizzazione e verbalizzazione.....	228
6.2.4	Amplificazione e condensazione	230
6.2.5	Paratassi e ipotassi.....	232
6.2.6	Diatesi attiva e passiva	233
6.3	Interventi lessicali.....	235
6.3.1	Titoli.....	235
6.3.2	Prestiti.....	236
6.3.3	Eufemismi.....	238
6.3.4	Perifrasi	240
6.3.5	Espressioni idiomatiche, metafore e giochi di parole	240
6.3.6	Sigle, acronimi e nomi propri	243
6.3.7	Interventi di localizzazione: cifre e unità di misura	246

6.3.8	Riferimenti geografici e culturali	248
6.4	Italiano come lingua veicolare: osservazioni sulla lingua franca	249
6.5	Tradurre dall'italiano allo spagnolo: una pratica professionale?.....	250
6.5.1	Condensazione	253
6.5.2	Interventi lessicali e terminologici	254
6.5.3	Espressioni idiomatiche e metafore	256
6.5.4	Interventi morfosintattici.....	258
6.5.5	Considerazioni finali sull'esercizio di traduzione attiva	262
CONCLUSIONE		264
BIBLIOGRAFIA.....		266
APPENDICE.....		276

ABSTRACT

The aim of this dissertation is to provide a trilingual translation from English into Italian and from Italian into Spanish of a policy statement from the *Fédération Internationale de l'Automobile* (FIA) regarding road safety. The document, named “Formula Zero: a strategy for reducing fatalities and injuries on track and road”, was published in June 2000 and involves an approach about road safety inspired by another approach introduced in Sweden called ‘Vision Zero’.

This work consists of six sections. The first chapter introduces the main purposes and activities of the Federation, as well as the institutions related to it and Vision Zero. The second chapter presents the main lexical, morphosyntactic and stylistic features of the institutional texts and special languages. In particular, the text contains technical nomenclature of transports and elements of sport language, especially regarding motor sport and Formula One. In the third chapter, the methodology is explained, with all the resources used during the preliminary phase and the translation, including corpora, glossaries, expert consultancy and specialised sites. The fourth chapter focuses on the morphosyntactic and terminology features contained in the text, while the fifth chapter presents the source text and the target texts. The final chapter deals with all the translation strategies that are applied, alongside with all the challenging elements detected. Therefore, the dissertation concludes with some theoretical and practical considerations about the role of inverse translation and English as Lingua Franca (ELF), by comparing the text translated into Spanish to the original in English, using Italian as a *lingua franca*.

RESUMEN

El objetivo de este proyecto de fin de carrera es presentar una traducción trilingüe del inglés al italiano y del italiano al español de una declaración de política (*policy statement*) de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) sobre la seguridad vial. El documento, intitulado “Formula Cero: una estrategia para reducir las muertes y las lesiones graves en la pista y en la carretera” fue publicado en Junio 2000 y se ocupa de un enfoque sobre la seguridad vial que se inspira a otro introducido en Suecia que se llama ‘Visión Cero’. El trabajo se divide en seis secciones. El primer capítulo introduce la FIA, sus objetivos, las actividades de las que se ocupa y los entes relacionados con la Federación. Luego el segundo capítulo analiza a nivel teórico las características principales de léxico, sintaxis y estilo de los textos institucionales y de los lenguajes de especialidad. En particular, el texto seleccionado incluye nomenclatura de los transportes y peculiaridades del lenguaje de los deportes, sobre todo el automovilismo y la Fórmula Uno. El tercer capítulo se centra en la metodología y todos los recursos empleados a la hora de traducir, como *corpora*, glosarios, consultación de expertos y sitios especializados. El cuarto capítulo contiene el análisis morfosintáctica y lexical de los elementos del texto, y el quinto presenta el texto de partida y los textos de llegada. En el capítulo final se explican todas las estrategias de traducción, así como los problemas detectados. Se concluye con algunas consideraciones teóricas y prácticas sobre el papel de la traducción activa y del *English as a Lingua Franca* (ELF), a través de la comparación entre el texto traducido en español y el texto original en inglés, empleando el italiano como *lingua franca*.

INTRODUZIONE

Fin dall'infanzia, l'automobilismo è una delle mie più grandi passioni.

Uno dei primi consigli che ho ricevuto in merito alla stesura della tesi di laurea specialistica è stato di scegliere un argomento di interesse e che potesse piacermi particolarmente. È stato così, quindi, che ho deciso di unire questa mia grande passione con il mio percorso accademico, dando vita al progetto che mi accingo a presentare.

Un progetto dalla gestazione lunga, dal momento che è sorto nel corso del primo semestre del secondo anno di laurea magistrale in traduzione specializzata. È stato durante il corso di traduzione tecnico-scientifica tra l'inglese e l'italiano, svolto in cooperazione dalle professoresse Elena Magistro (modulo economico/istituzionale) e Sara Castagnoli (modulo finanziario/corporate), che ho tratto l'ispirazione per la realizzazione di questo lavoro.

Date le mie conoscenze pregresse sulla Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA), la mia passione di lunga data per le competizioni automobilistiche di Formula 1 e il mio spiccato interesse per l'analisi e la traduzione di testi istituzionali, mi sono rivolto proprio alla professoressa Magistro per presentarle la mia idea, il tipo di istituzione a cui avrei fatto riferimento e il testo che avrei voluto tradurre. Dopodiché ho deciso di svolgere un progetto trilingue, partendo proprio dall'originale inglese, passando per l'italiano, fino a giungere allo spagnolo.

Il passo immediatamente successivo è stato verificare che il testo potesse essere tradotto senza problemi e che non ne esistessero già delle versioni certificate e autorevoli, eventualmente della FIA stessa o di altre associazioni o *automobile club* satelliti. È stato così che mi sono rivolto via mail a vari organismi, tra cui la Federazione (tramite l'indirizzo di posta della Region I, con sede a Bruxelles), l'italiana ACI¹, la spagnola RACE² e altre associazioni di lingua spagnola. Ho ricevuto risposta dalla maggior parte delle associazioni contattate, di cui almeno una proveniente da associazioni di ciascun paese delle lingue di lavoro interessate. Questo passaggio, seppur prettamente di carattere logistico, si è rivelato comunque determinante per il prosieguo del progetto: senza il consenso della FIA, il progetto probabilmente non avrebbe mai potuto vedere la luce.

Dopo alcuni mesi, grazie a una visita al Directorate-General for Translation (DGT) della Commissione europea a Bruxelles, organizzata dalla SSLMIT e destinata agli studenti di

¹ <http://www.aci.it/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

² <http://www.race.es/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

traduzione specializzata del secondo anno, ho deciso di fare domanda per un tirocinio di un mese, durante il quale avrei potuto svolgere anche attività di ricerca per la tesi di laurea. Una volta appreso di essere stato selezionato per il tirocinio, ho compiuto delle ricerche per mettermi in contatto con la Commissione europea, in particolare con la Direzione Generale Mobilità e Trasporti (DG Move) e la FIA. Nel corso di questo elaborato avrò l'opportunità di approfondire l'importanza di questa esperienza e di tali contatti.

Per quanto riguarda il cuore della mia tesi, il testo che ho scelto di tradurre si intitola "Formula Zero: A strategy for reducing fatalities and injuries on track and road" e si tratta di un *policy statement* sulla sicurezza stradale redatto dalla Federazione Internazionale dell'Automobile.

Nel primo capitolo mi prefiggo di introdurre la mia istituzione di riferimento, citandone brevemente la storia ed elencandone i principali obiettivi, nonché gli enti ad essa collegati, tra cui fondazioni, associazioni e *automobile club* sparsi in tutto il mondo. All'interno è contenuta anche una sezione che sintetizza la storia della sicurezza nella Formula 1, la massima categoria dell'automobilismo sportivo organizzata proprio dalla Federazione. Infine, presento anche una particolare filosofia legata alla concezione della sicurezza stradale, che si chiama Visione Zero e che, come avrò modo di analizzare, è alla base del testo da me scelto per questo elaborato.

Nel secondo capitolo la mia intenzione è di presentare la tipologia testuale a cui il documento appartiene. Si tratta della parte teorica del mio elaborato, in cui analizzo le caratteristiche generali dei testi istituzionali, riguardanti la morfossintassi, il lessico, il registro e la terminologia. Nella seconda sezione del capitolo mi occupo invece di linguaggi settoriali, tentando di fornirne una definizione teorica esaustiva ed elencando gli elementi che compongono il linguaggio specialistico sportivo, nel mio caso specifico legato all'automobilismo, nonché il linguaggio tecnico inerente ai trasporti e alla sicurezza stradale.

Il terzo capitolo è dedicato alla metodologia, pertanto include tutte le risorse da me adottate per svolgere il mio elaborato, dalla ricerca di informazioni e materiale utile, fino alla traduzione e al commento. Tra le risorse vi sono strumenti informatici come CAT Tools, ovvero strumenti di traduzione assistita, e software destinati alla consultazione di corpora. Proprio in questo capitolo, il mio intento è di analizzare dal punto di vista teorico i corpora e di esemplificarne la creazione ai fini della mia ricerca. Come avrò modo di mostrare maggiormente nel dettaglio, mi sono affidato principalmente alle istituzioni di riferimento FIA, ACI e RACE, così come del Ministero dei Trasporti e di altre fondazioni ed enti che si

occupano di sicurezza stradale, per entrare maggiormente in confidenza con il dominio di riferimento. Inoltre, mi sono servito di glossari online, dizionari cartacei, riviste specializzate e manuali per consultazioni di carattere terminologico e stilistico. All'interno del capitolo, includo anche la consultazione di esperti del settore, in particolare i traduttori e funzionari della Commissione europea che ho contattato durante il mio prezioso periodo di formazione a Bruxelles e la mia partecipazione a una conferenza organizzata dalla FIA.

Nel quarto capitolo mi concentro quindi sul testo di partenza, per compiere un'analisi testuale dettagliata. Tale analisi include una sintesi dei contenuti affrontati, nonché elementi morfosintattici come paratassi e ipotassi, diatesi attiva e passiva, elementi lessicali e terminologia specializzata, stile e registro, acronimi e toponimi.

Nel quinto capitolo mostro dunque il documento di Formula Zero in lingua di partenza, seguito dalle traduzioni nelle lingue d'arrivo, italiano e spagnolo, mantenendo i grafici contenenti dati statistici e le immagini di supporto visivo del documento originale.

Infine il sesto capitolo, il più ampio e articolato dell'elaborato, contiene il mio commento alle traduzioni svolte. In questa parte il mio intento è di esemplificare come ho sfruttato le risorse a mia disposizione, tra cui CAT Tools e software destinati alla consultazione di corpora, come mi sono avvalso delle informazioni ricevute dagli esperti a Bruxelles e quali glossari e dizionari si sono rivelati utili in fase di traduzione.

Dopodiché, analizzo le strategie traduttive da me adottate ed elenco le mie soluzioni di traduzione su elementi di carattere morfosintattico, lessicale e terminologico, oltre che di localizzazione, stile e registro. Dal momento che la mia tesi prevede una traduzione trilingue inglese-italiano-spagnolo, al termine del capitolo illustro gli spunti di interesse dell'utilizzo dell'italiano come lingua veicolare, per giungere a un ulteriore testo di arrivo. A ciò aggiungo una parte teorica dedicata alla lingua franca e alla traduzione attiva, con le loro caratteristiche, potenzialità e limiti, esemplificate nel confronto finale tra l'italiano e lo spagnolo, nonché il testo d'arrivo in spagnolo con l'originale inglese.

1. LA FIA E LE ALTRE ISTITUZIONI



1.1 Il ruolo, gli obiettivi e gli enti collegati

La FIA – acronimo di *Fédération Internationale de l'Automobile* – è la Federazione Internazionale dell'Automobile, che comprende circa 237 *Automobile Club* nazionali e organizzazioni sportive e motoristiche provenienti da 142 paesi del mondo, per un totale di 100 milioni di automobilisti³. Tra queste, figurano l'italiana ACI (*Automobile Club d'Italia*)⁴ e la spagnola RACE⁵. La Federazione è inoltre responsabile dell'organizzazione di numerose gare internazionali d'automobilismo, tra cui una delle più celebri è il Campionato Mondiale di Formula Uno⁶.

Sorta nel 1904 con il nome di *Association Internationale des Automobile Clubs Reconnus* (Associazione Internazionale degli Automobil Club Riconosciuti – AIACR), la Federazione pubblica il primo calendario sportivo nel 1908, mentre nel 1924 viene istituita la *Commission Sportive Internationale* (Commissione Sportiva Internazionale), per la gestione dei Gran Premi e altri tipi di gare (Boddy 1978:303-306). La denominazione attuale della Federazione viene poi adottata nel 1947, anno cruciale in cui si inizia a parlare a tutti gli effetti di “Formula Uno”, fino all'edizione inaugurale del Campionato Mondiale nel 1950 (Casamassima 1996:13). In questi anni, la FIA si prodiga per promuovere il turismo automobilistico in tutto il mondo, tramite la preparazione di visti e di documenti internazionali atti alla mobilità, sebbene di recente questa attività sia stata considerevolmente

³ <http://www.fia.com/fia> [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁴ <http://www.aci.it/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁵ <http://www.race.es/historia> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁶ <http://www.formula1.com/> [Ultima consultazione: 29.09.15]

ridimensionata per lasciare maggior spazio ad altri obiettivi, come illustrerò nelle sezioni che seguono.

Per quanto concerne le competizioni automobilistiche, la FIA provvede a organizzare i campionati mondiali di Formula 1, Rally, Endurance, Kart e Turismo, nonché serie inferiori come la Formula E, GP2 e Formula 3, mentre rimangono escluse le categorie statunitensi, come la Formula Indy⁷. Pur mantenendo la titolarità e il controllo sportivo sulla categoria massima automobilistica, la sua gestione commerciale è stata appaltata alla società Formula One Management (FOM), a cui fa capo l'imprenditore ed ex pilota britannico Bernie Ecclestone, vicepresidente della FIA per le attività promozionali, mentre l'attuale presidente è il dirigente aziendale francese Jean Todt, ex amministratore delegato di Ferrari SpA, in carica dal 23 ottobre 2009 e subentrato al predecessore, il britannico Max Mosley⁸.

L'impegno come organismo normativo e organizzatore di competizioni motoristiche non è il solo ed unico da parte della FIA. In qualità di associazione *no-profit*, essa svolge anche un ruolo fondamentale in ambiti quali l'armonizzazione delle diverse normative nazionali, la lotta al doping e alle irregolarità commesse nell'ambito delle competizioni⁹, la promozione della figura della donna nel *motorsport* in ogni ambito e carica¹⁰, la mobilità sostenibile e l'impegno nel salvaguardare l'ambiente¹¹, la promozione del turismo¹², l'integrazione di tecnologie innovative per migliorare l'esperienza di guida¹³, nonché la sensibilizzazione sulla sicurezza stradale¹⁴.

1.2 La FIA Foundation e il FIA Institute

La FIA ha provveduto, già da svariati anni, a dar vita ad organismi ad essa subordinati, tra cui la FIA Foundation e il FIA Institute.

⁷ <http://www.fia.com/sport> [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁸ <http://www.fia.com/profile/jean-todt> [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁹ <http://www.fia.com/fia-race-true-e-learning> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹⁰ <http://www.fia.com/fia-women-motorsport> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹¹ <http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/Action%20for%20Environment.pdf> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹² <http://www.fia.com/travel-and-tourism> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹³ <http://www.fia.com/connectivity> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹⁴ Più avanti nel corso di questo capitolo parlerò più approfonditamente della campagna Action for Road Safety: <http://www.fia.com/fia-action-road-safety> [Ultima consultazione: 29.09.15]

La **FIA Foundation** è una società a responsabilità limitata registrata come ente di beneficenza nel Regno Unito¹⁵, istituita nel 2001 grazie a una donazione da parte della FIA. Tra gli obiettivi della Fondazione, vi è sicuramente la promozione della sicurezza e della salute pubblica, la tutela della vita umana e la preservazione della stessa, nonché il miglioramento dell'ambiente attraverso la promozione della ricerca, la diffusione dei risultati di tale ricerca e la divulgazione di dati e informazioni riguardanti ogni questione di interesse pubblico. Le aree in cui opera la FIA Foundation comprendono la sicurezza stradale, la tecnologia automobilistica, la tutela e la protezione della vita umana e della salute pubblica, dei trasporti e della mobilità e la tutela dell'ambiente; la Fondazione mira altresì a promuovere il miglioramento della sicurezza negli sport motoristici, così come la sicurezza dei conducenti, dei passeggeri, dei pedoni e di tutti gli altri soggetti della strada¹⁶. Il Consiglio di Amministrazione a capo della Fondazione include, tra gli altri membri, il Presidente della FIA *ex officio* e tre membri nominati dalla FIA nonché almeno due membri indipendenti dall'organizzazione. Questi ultimi sono responsabili dell'adeguata amministrazione della Fondazione e hanno il dovere di agire collettivamente al fine di perseguire gli interessi dell'organizzazione¹⁷.

Per quanto concerne il **FIA Institute**, si fa riferimento a un'organizzazione internazionale *no-profit* che ha lo scopo di sviluppare e far progredire la sicurezza nelle competizioni sportive e di promuovere la sostenibilità. Fondato nell'ottobre del 2004 dalla FIA e dalla FIA Foundation, l'Institute conduce progetti che sostengono lo sviluppo rapido ed efficiente di tecnologie di sicurezza ottimizzate e all'avanguardia, che consentono di innalzare gli standard di educazione e formazione e aumentano inoltre la consapevolezza su questioni delicate riguardanti la sicurezza e la sostenibilità. L'attività promozionale è un altro dei punti focali del FIA Institute, che si avvale dei finanziamenti annui ricevuti dalla FIA Foundation per sovvenzionare appunto le proprie attività. Tra queste figurano la promozione dell'efficienza e il raggiungimento di risultati concreti in ogni settore dello sport, nonché la diffusione di notizie e informazioni costanti riguardanti la sicurezza, la sostenibilità, l'innovazione e i meriti delle competizioni attraverso pubblicazioni e riviste specializzate rilasciate in rete e in via cartacea¹⁸.

¹⁵ <http://www.fiafoundation.org/about-us/governance> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹⁶ <http://www.fiafoundation.org/our-work> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹⁷ <http://www.fiafoundation.org/about-us/governance> [Ultima consultazione: 29.09.15]

¹⁸ <http://www.fiainstitute.com/publications/> [Ultima consultazione: 29.09.15]

I risultati della ricerca svolta dall'Institute e le informazioni fornite sulle misure di sicurezza da adottare, le procedure ambientali le pratiche e le tecnologie implementate riguardano svariate aree, tra cui: le attrezzature di pilota o conducente, il design e la tecnologia dei veicoli, il monitoraggio e il controllo delle emissioni, il design dei circuiti, la sicurezza degli spettatori, la gestione delle infrastrutture, i servizi di soccorso e le strutture mediche, la direzione gara, le procedure di compensazione delle emissioni di carbonio, l'ottimizzazione e conservazione dell'energia e la tutela dell'ambiente¹⁹. Oltre a rispettare le leggi e le normative vigenti, l'Istituto si adopera per fornire relazioni annuali su questioni di carattere climatico ed ambientale e un calcolo annuale delle emissioni di carbonio, la realizzazione di un programma di riduzione e la compensazione delle emissioni inevitabili, come previsto dalla sua *policy* ambientale²⁰. La sicurezza rimane poi uno dei punti cruciali del FIA Institute sotto ogni aspetto, incluso lo sforzo profuso nell'adeguata preparazione del personale dei circuiti e dei commissari di gara circa le varie procedure di sicurezza da adottare, le norme da rispettare riguardo al corretto utilizzo delle attrezzature a disposizione²¹.

Nei confronti della corruzione, il FIA Institute adotta una politica di tolleranza zero in ogni giurisdizione in cui opera²². Negli sport motoristici vengono gestite attività quali la ricerca multidisciplinare, la formazione, l'istruzione e la certificazione dei conducenti e dei piloti. Tra i vari programmi seguiti, figura il Young Driver Safety Programme²³, il quale mira a promuovere la sicurezza in particolare tra i giovanissimi piloti che si accostano per la prima volta alle competizioni in età precoce e a supportare la formazione di nuovi piloti da ogni parte del mondo, seguiti dalla Fia Institute Young Driver Excellence Academy²⁴, finanziata dalla FIA Foundation. L'Academy si propone l'obiettivo di portare i giovani piloti ai massimi livelli nel corso degli anni, fino alle categorie di maggior prestigio internazionale, nell'ottemperanza delle regole e nell'osservanza delle misure di sicurezza e del rispetto dentro e fuori dalla pista.

Dopo questa breve panoramica dei due enti, occorre puntualizzare che, nonostante sia la FIA Foundation che il FIA Institute collaborino a stretto contatto con la FIA sulle questioni in materia di sicurezza, le normative e i processi di omologazione e di esecuzione rimangono di

¹⁹ <http://www.fiainstitute.com/about/> [Ultima consultazione: 29.09.15]

²⁰ <http://www.fiainstitute.com/documents/Environmental-policy.pdf> [Ultima consultazione: 29.09.15]

²¹ <http://www.fiainstitute.com/about/> [Ultima consultazione: 29.09.15]

²² <http://www.fiainstitute.com/documents/Anti-bribery-policy.pdf> [Ultima consultazione: 29.09.15]

²³ <http://www.fiafoundation.org/our-work/motor-sport-safety/projects/young-driver-safety-programme>
[Ultima consultazione: 29.09.15]

²⁴ <http://www.fiainstitute.com/academy/> [Ultima consultazione: 29.09.15]

competenza esclusiva della FIA stessa, del suo Consiglio Mondiale e delle Commissioni specializzate, Come riporta il sito ufficiale della Federazione²⁵:

“The Institute will not be involved in any decision making concerning regulations, licensing or homologations. These will remain the exclusive responsibility of the FIA World Council and its specialised Commissions.”

Come si è visto finora, la FIA e gli enti ad essa associati svolgono un ruolo determinante nella gestione di numerose questioni e problematiche legate ai trasporti, alla mobilità e all’automobilismo. In particolare la sicurezza stradale rimane uno dei temi che stanno maggiormente a cuore della FIA, come lo dimostra il suo impegno internazionale in programmi e campagne promozionali. “*You are in safe hands*”, afferma il sito ufficiale della Federazione²⁶: un messaggio tanto conciso quanto diretto.

1.3 Il programma di Action for Road Safety

Attualmente si stima che ogni anno quasi 1 milione e 300 mila persone perdano la vita in un incidente stradale²⁷, di cui circa 28 mila all’interno dell’Unione Europea²⁸. Questo dato allarmante equivale a circa 3000 perdite di vite umane ogni giorno, tra cui 500 bambini, iscrivendo quindi gli incidenti stradali tra le prime dieci cause di morte nel mondo. Inoltre, entro il 2030 si ritiene che il fenomeno possa aggravarsi tanto da rendere gli incidenti stradali una delle principali cause di decesso al mondo, superando persino patologie quali AIDS e cancro, come emerge da una rilevazione statistica a cura dell’Organizzazione Mondiale della Sanità²⁹, pubblicata anche dall’ACI³⁰.

²⁵ <http://www.fia.com/fia-institute> [Ultima consultazione: 20.12.15]

²⁶ <http://www.fia.com/organisation> [Ultima consultazione: 20.12.15]

²⁷ http://www.fia.com/sites/default/files/rs_factsheet_eng.pdf [Ultima consultazione: 20.12.15]

²⁸ <http://www.realpost.it/news/governo/2013/12/11/post/incidenti-stradali-l-ue-comunica-il-calo-del-numero-delle-vittime-della-strada-ma-il-dato-sui-725.html> [Ultima consultazione: 20.12.15]

²⁹ <http://www.who.int/whosis/whostat/2008/en/> [Ultima consultazione: 20.12.15]

³⁰ http://www.ivrea.aci.it/IMG/pdf/Brochure_PDF_sicurezza.pdf [Ultima consultazione: 20.12.15]

LE PRINCIPALI CAUSE DI MORTE NEL MONDO

Fonte: World Health Statistics 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/en/index.html>)

2004 ◀

	% su totale decessi
1 Ischemia cardiaca	12,2
2 Malattia cerebrovascolare	9,7
3 Infezione delle basse vie respiratorie	7,0
4 Malattia polmonare cronica ostruttiva	5,1
5 Malattia diarroica	3,6
6 HIV/AIDS	3,5
7 Tubercolosi	2,5
8 Cancro di trachea, bronchi, polmoni	2,3
9 Incidente stradale	2,2
10 Nascita prematura/peso alla nascita	2,0

▶ 2030

	% su totale decessi
1 Ischemia cardiaca	14,2
2 Malattia cerebrovascolare	12,1
3 Malattia polmonare cronica ostruttiva	8,6
4 Infezione delle basse vie respiratorie	3,8
5 Incidente stradale	3,6
6 Cancro di trachea, bronchi, polmoni	3,4
7 Diabete mellito	3,3
8 Ipertensione cardiaca	2,1
9 Cancro dello stomaco	1,9
10 HIV/AIDS	1,8

Per far fronte a questa emergenza globale, la Federazione Internazionale dell'Automobile ha avviato la campagna FIA **Action for Road Safety**³¹, avvalendosi del Safe System Approach delle Nazioni Unite³² e della stretta collaborazione con i club motoristici attraverso il Road Safety Grant Programme³³. Quest'ultimo ha il compito di coordinare le iniziative da parte dei suoi club membri volte alla promozione di provvedimenti concreti nelle aree principali della Decade of Action for Road Safety, istituita dalle Nazioni Unite nel 2011 e con termine nel 2020³⁴.

La campagna FIA, che sostiene attivamente le Nazioni Unite in questo programma, si impegna a raggiungere, nel corso di questo decennio, l'obiettivo di salvare 5 milioni di vite umane e di ridurre a 50 milioni il numero di feriti provocati da incidenti stradali nel mondo³⁵. L'iniziativa di questa campagna è stata accolta con entusiasmo dalla FIA Foundation, la quale sostiene il FIA Strategic Road Safety Programme stanziando un milione di euro l'anno: si tratta di un impegno totale da parte della Federazione, assieme alla Fondazione e ad

³¹ <http://www.fia.com/road-safety> [Ultima consultazione: 29.09.15]

³² Approccio che ambisce a un sistema stradale che tiene in considerazione fattori quali la vulnerabilità, l'errore umano, la condivisione di responsabilità e il rafforzamento di tutte le parti coinvolte all'interno del sistema. Per maggiori informazioni consultare il sito <http://www.saferjourneys.govt.nz/about-safer-journeys/the-safe-system-approach> [Ultima consultazione: 20.12.15]

³³ Uno dei programmi finanziati dalla FIA a livello globale. Per maggiori informazioni consultare il sito <http://www.roadsafety.fia-grants.com/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

³⁴ http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_english.pdf?ua=1 [Ultima consultazione: 20.12.15]

³⁵ <http://www.fiafoundation.org/our-work/road-safety-fund/un-decade-of-action/> [Ultima consultazione: 20.12.15]

associazioni e club satelliti³⁶. Inoltre, in qualità di osservatrice alla Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite³⁷, la FIA sostiene il lavoro svolto dal Working Party on Road Traffic Safety³⁸ (WP.1), l'unico organismo permanente dell'ONU a concentrarsi sul miglioramento a livello globale della sicurezza stradale, dell'International Road Traffic and Accident Database³⁹ (IRTAD) ed è membro attivo della UN Road Safety Collaboration.

Per concludere, l'attività promozionale della Federazione mira a garantire veicoli più sicuri, infrastrutture più affidabili e interventi tempestivi dopo gli incidenti, e può contare su numerosi partner istituzionali e aziendali. Per sensibilizzare i conducenti sulla sicurezza mentre sono in movimento con il proprio mezzo di trasporto, la FIA ha inoltre stilato 10 *Golden Rules* (Regole d'oro), tradotte in 29 lingue diverse⁴⁰ ed appoggiate da figure di spicco come piloti di Formula Uno, nonché aziende multinazionali. Si tratta di dieci semplici buone norme di sicurezza da osservare attentamente, per una mobilità più sicura, a cui la FIA, attraverso la propria attività promozionale, ha chiesto a tutti gli automobilisti di aderire firmando una dichiarazione di impegno, disponibile sui siti ufficiali di ACI e FIA. A tal proposito, il presidente Todt ha dichiarato⁴¹:

“Road safety is a top priority for the FIA. We're calling on all road users to be responsible and to obey the rules on the road. By taking our pledge, you are making a personal commitment to improving road safety, one of today's leading challenges. We all have a role to play and together we can all save lives.”

La dichiarazione di impegno ha ricevuto il sostegno della Federazione, così come dai piloti, le scuderie e tutti gli altri soggetti coinvolti. Le 10 Regole d'Oro sono le seguenti:

“Allacciare le cinture – ho la responsabilità di tutti i passeggeri”

“Rispettare il codice stradale – le regole esistono per proteggere tutti”

“Rispettare il limite di velocità – la mia auto è di metallo, i pedoni e i bambini no”

“Controllare le gomme del mio veicolo – sia l'usura che il gonfiaggio, compresa la ruota di scorta”

³⁶ <http://www.fia.com/road-safety> [Ultima consultazione: 29.09.15]

³⁷ <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html> [Ultima consultazione: 20.12.15]

³⁸ <http://www.unece.org/trans/main/welcwp1.html> [Ultima consultazione: 20.12.15]

³⁹ <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/coverage.html> [Ultima consultazione: 20.12.15]

⁴⁰

http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/20141217/FIA_140325_Golden%20Rules%20_Ads%20_Italian_2014_Final.pdf [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁴¹ <http://www.aciparma.it/aci-e-fia-per-la-sicurezza-stradale/> e <http://www.fia.com/news/fia-launches-online-road-safety-pledge> [Ultima consultazione: 19.01.16]

“Non guidare se non sono lucido/a – se ho bevuto o ho fatto uso di droghe, rappresento un pericolo sulla strada”
“Proteggere i miei bambini – utilizzo i seggiolini e gli altri sistemi di ritenuta”
“Fare attenzione – se telefono e invio messaggi sono un pericolo”
“Fermarmi quando sono stanco – meglio arrivare tardi che non arrivare”
“Indossare il casco – I motorini e le biciclette non mi proteggono la testa”
“Essere cortese e rispettoso/a – rispetto gli altri conducenti”⁴²

1.4 La FIA oggi

La Federazione rimane in prima linea nei suoi numerosi programmi e nelle campagne di sensibilizzazione, così come nella gestione dei vari campioni automobilistici. Attualmente essa è suddivisa in due organismi, suddivisi per aree, ossia la FIA Region I e la FIA Region II. La prima è un organismo dei consumatori il cui ufficio ha sede a Bruxelles; rappresenta 111 *automobile club* e riunisce i loro 38 milioni di membri provenienti da tutta Europa, il Medio Oriente e l’Africa. La seconda invece rappresenta l’Asia e l’area del Pacifico, con varie sedi sparse per l’Asia e l’Oceania⁴³.

La Region I si prefigge innanzitutto di fornire una forte rappresentanza degli interessi dei club membri europei verso le istituzioni dell’Unione europea, in primis la sicurezza stradale, la tutela del consumatore, la difesa dell’ambiente e la promozione di un automobilismo sostenibile⁴⁴. Secondariamente, intende fare da tramite e favorire al meglio lo scambio e la comunicazioni tra i vari club membri in tutta Europa, Africa e Medio Oriente. Infine, si impegna in nuove attività, campagne ed iniziative assieme ai club motoristici di tutta l’area di sua competenza, inclusa la già menzionata FIA Action for Road Safety⁴⁵.

Nel mese di ottobre del 2015 ho partecipato a una conferenza organizzata proprio da alcuni membri della Region I della FIA, presso la Bibliothèque Solvay, a Bruxelles. La conferenza, intitolata “Driving change, connecting mobility”⁴⁶, ha riunito oltre 80 *policy makers* di alto profilo e figure di leadership nell’ambito della mobilità e dei trasporti, per discutere delle prospettive future sulla mobilità, sui progressi previsti e sulle nuove sfide da raccogliere in

⁴²

http://www.fia.com/sites/default/files/basicpage/file/20141217/FIA_140325_Golden%20Rules%20Ads%20Italian_2014_Final.pdf [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁴³ Per maggiori informazioni consultare il sito <http://fiaregion2.com/> [Ultima consultazione: 20.12.15]

⁴⁴ Per maggiori informazioni consultare il sito

http://www.fiaregion1.com/en/fia_region_1/about_fia_region_1/ [Ultima consultazione: 20.12.15]

⁴⁵ Cfr. sezione 1.3.

⁴⁶ Per consultare il programma completo visitare il sito http://www.fiaregion1.com/en/fia_region_1/news/fia-conference-in-brussels-driving-change-connecting-mobility.htm [Ultima consultazione: 20.12.15]

termini di efficienza e sicurezza. A introdurre la conferenza è stato il Direttore Generale della Region I, Jacob Bangsgaard, il quale ha lasciato spazio a vari dibattiti, riguardanti la possibile crisi futura della proprietà di veicoli, i grandi cambiamenti che potrebbe subire la mobilità nei prossimi quindici anni con l'avvento delle *automated cars*, il trasporto pubblico, la mobilità sostenibile e naturalmente la sicurezza stradale, nonché le problematiche e le aspettative che derivano dal progresso e dagli sviluppi futuri dei trasporti, con una maggior integrazione delle tecnologie di ultima generazione e un livello di condivisione e automazione mai raggiunti finora.

1.5 La sicurezza in Formula 1

In merito alle competizioni motoristiche, Boddy afferma che sono nate con l'avvento dell'automobile (1978:9). Da allora, è passato oltre un secolo e solo negli ultimi decenni si è iniziato ad assistere a graduali ma fondamentali progressi. Proprio grazie allo sforzo profuso dalla FIA e dagli organismi da essa dipendenti, si sono visti i frutti, in particolare per quanto riguarda la massima categoria delle quattro ruote, la Formula Uno.

“Motor sport is a fascinating sport, but it can also be a dangerous one. The fascination it exerts is undoubtedly linked with the extremes it constantly aims for.

By putting safety at the very top of its list of priorities, the FIA is not trying to kill the thrill that makes our sport unique. Our objective is to make the motor sport environment safer by mitigating the consequences of accidents.”⁴⁷

Con questa affermazione, la Federazione rinnova il proprio impegno a innalzare gli standard di sicurezza in Formula Uno e in tutte le altre competizioni automobilistiche, mantenendo intatto il fascino innato che da sempre le caratterizza.

Il rischio è sempre stato una parte imprescindibile di tale sport, benché soprattutto i primi decenni delle competizioni sportive siano stati caratterizzati da un alto tasso di incidenti, spesso mortali. D'altronde, dagli anni '50 ad oggi, la Formula 1 ha assistito a dei profondi cambiamenti, sia nella progettazione delle monoposto, che nell'implementazione delle misure di sicurezza, come nell'evoluzione della tecnica di guida dei piloti (Vandone 1997). Negli anni '60 il tasso di feriti e vittime provocati da eventi di gara era di uno ogni otto incidenti⁴⁸, soprattutto per gravi carenze nelle misure di sicurezza, sebbene dal 1961 in poi le vetture

⁴⁷ <http://www.fia.com/safety> [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁴⁸ <http://www.formula1-dictionary.net/safety.html> [Ultima consultazione: 29.09.15]

abbiano subito numerose modifiche e nella massima categoria dell'automobilismo si sia assistito a una nuova generazione di piloti emergenti (Boddy 1978:251).

Con l'avvento degli anni '70, in particolare nel 1972, la Formula 1 ha avviato una rivoluzione tecnica delle monoposto che ha portato a un aumento di potenza delle motorizzazioni e a delle modifiche del peso delle vetture in base alle tipologie di propulsori adottati, ma nonostante ciò, la sicurezza rimaneva una questione tutt'altro che risolta (Casamassima, 1996: 916-917). Mentre nel 1973 si assisteva a uno degli incidenti più drammatici del Circus, con un tamponamento a catena innescato dal pilota sudafricano Jody Scheckter, in occasione del Gran Premio di Gran Bretagna a Silverstone, provvedimenti più efficaci in merito alla sicurezza furono invece applicati in seguito al famigerato rogo del Nurburgring del 1976 (Boddy 1978:275): in quell'anno, il pilota della Ferrari Niki Lauda rimase intrappolato tra le lamiere della sua monoposto e riportò ustioni gravissime che lo sfigurarono a vita a causa delle fiamme sprigionatesi conseguentemente al terribile incidente. Fu così che si intervenne introducendo norme precauzionali sui rifornimenti di carburante e sulle tute ignifughe obbligatorie per tutti i piloti, nonché applicando modifiche consistenti sull'abitacolo, per migliorare le condizioni del pilota al suo interno e agevolare una tempestiva uscita in caso di incendio o altre situazioni di pericolo. In seguito anche le figure degli addetti alla sicurezza avrebbero assunto maggior peso nelle manovre di intervento tempestivo a seguito di un incidente (Casamassima 1996: 309).

Nel decennio successivo, gli anni '80, hanno perso la vita due piloti rispetto agli otto del decennio precedente, di cui uno fu il pilota canadese della Ferrari Gilles Villeneuve, a causa di un incidente in pista nel cui impatto è fuoriuscito dal proprio abitacolo morendo in seguito per la gravità dell'urto (Casamassima 1996:367, 404). In quegli anni venne comunque raggiunto l'obiettivo di ridurre il numero di morti: le barriere protettive collocate a bordo pista sono state oggetto di un significativo miglioramento, i caschi con le visiere anti-graffio sono diventati obbligatori e ad ogni circuito è stato imposto di munirsi di un centro medico nelle vicinanze, con adeguate strutture e attrezzature di rianimazione⁴⁹; il concetto, allora ancora rudimentale, di cellula di sopravvivenza è stato dunque introdotto, così come l'ausilio di una macchina di salvataggio, lanciata immediatamente in seguito al verificarsi di incidenti in pista.

È così che si arriva agli anni '90, un decennio certamente determinante per quanto riguarda la sicurezza in Formula 1 e nelle altre competizioni motoristiche. In particolare, il 1994 è stato

⁴⁹ <http://www.formula1-dictionary.net/safety.html> [Ultima consultazione: 29.09.15]

un anno cruciale, ricordato per i numerosi incidenti non mortali (Rendall 1993:315), ma soprattutto per il tragico weekend del Gran Premio di Imola, che vide la morte del giovane pilota austriaco Roland Ratzenberger e del campione del mondo brasiliano Ayrton Senna (Casamassima 1996:608). Questi due eventi così ravvicinati ebbero il ruolo di spartiacque nella storia delle corse, scuotendo l'opinione pubblica e portando la Federazione ad affrontare la delicata questione dei rischi al volante come mai prima⁵⁰.

Proprio in conseguenza alla dinamica dell'incidente di Senna, sono stati progettati nuovi elementi da integrare alla monoposto per salvaguardare il pilota, in particolare la testa: da quel momento si è intervenuti sulle sospensioni, in modo tale da prevenire il contatto delle ruote anteriori con la testa del pilota in caso di incidente (modifica che verrà poi resa definitiva per ogni ruota nel 2001); sono stati aggiunti dei poggiatesta posteriori e laterali in un unico pezzo, facilmente removibile con un metodo standard; le dimensioni dell'abitacolo sono state ampliate e il sedile è stato concepito per essere agevolmente estraibile in caso di trauma o ferita di un pilota all'interno della monoposto⁵¹. Al fine di proteggere il capo e il collo dei corridori, il sistema HANS (Head And Neck Safety)⁵² è stato reso obbligatorio, mentre il rollbar ha dovuto superare dei test prima di essere approvato. Le misure precauzionali hanno riguardato anche le gambe, altra parte del corpo molto esposta a rischi, che verso la fine del secolo hanno iniziato ad essere protette da un'imbottitura di comfort in gommapiuma⁵³.

A seguito dell'introduzione di queste norme di sicurezza, il numero di decessi tra i piloti è stato ridotto a zero nel primo decennio degli anni 2000⁵⁴. Si tratta di un risultato soddisfacente per la FIA, ma che non ha impedito che la storia si ripettesse in tempi molto recenti, come nel 2015, anno della tragica scomparsa del pilota francese di Formula 1, Jules Bianchi⁵⁵.

1.6 Da Visione Zero a Formula Zero

Gli sforzi profusi nello sport non impediscono il verificarsi di gravi incidenti stradali che causano morti e lesioni gravi sulle strade. A tal proposito, nell'ottobre del 1997 è stata introdotta dal Parlamento svedese la cosiddetta Visione Zero (*Vision Zero*)⁵⁶, un'iniziativa che

⁵⁰ <http://www.formulapassion.it/2013/05/19-anni-dopo-la-sicurezza-in-formula-1/> [29.09.15]

⁵¹ <http://www.formula1-dictionary.net/safety.html> [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁵² Si rimanda al link per la descrizione del dispositivo HANS:

http://www.csai.aci.it/fileadmin/doc/LICENZE/Hans_traduzione_italiana.pdf [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ https://it.wikipedia.org/wiki/Incidenti_mortali_di_Formula_1 [Ultima consultazione: 29.09.15]

⁵⁵ <http://www.fia.com/news/fia-and-motor-sport-community-grieving-bianchi>

⁵⁶ <http://www.visionzeroinitiative.com/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

ha fatto della sicurezza stradale il suo obiettivo principale. A fronte di chi dichiara che le vite perse in incidenti stradali siano maggiormente tollerabili (in quanto l'incremento progressivo di veicoli in strada aumenta il traffico e di conseguenza le possibilità di incidente), tale campagna afferma nel proprio video di presentazione sul sito ufficiale:

“Some would argue that this higher tolerance is the price we have to pay for mobility. We disagree. There is no moral justification for any loss of life in traffic.”⁵⁷

Per questa campagna, che rappresenta l'approccio della Svezia nei confronti della sicurezza stradale, il numero di morti accettabili è pari a “zero”, appunto. Questa visione, che verrà ripresa più avanti nel testo selezionato da tradurre, prende più seriamente in considerazione la responsabilità dell'errore umano; la variabile di fallibilità va dunque tollerata, dal momento che è impossibile raggiungere la perfezione, come affermato da Claes Tingvall, ex direttore della sicurezza stradale della Swedish National Road Administration, ora rinominato Swedish Transport Administration⁵⁸. Pertanto, l'ideale perseguito da questa iniziativa è di esigere allo stesso tempo libera circolazione e mobilità ma anche sicurezza per ogni individuo.

Ed è da Vision Zero che nasce Formula Zero⁵⁹: un nuovo approccio in costante crescita ed evoluzione, che prende spunto proprio dalla linea di pensiero scandinava e che viene coniugata anche nelle competizioni motoristiche, in primis la Formula 1. Per permettere condizioni di massima sicurezza nello sport, è auspicabile adottare una politica di tolleranza zero, partendo dal principio secondo il quale nessun morto o ferito in pista sia accettabile, che sia esso tra i piloti, o tra i commissari gara, i tecnici, i meccanici o il pubblico. Si tratta di un tema che è certamente tornato alla ribalta negli ultimi anni, in particolare nel 2014, anno che ha segnato il ventennale dall'ultimo pilota deceduto nella categoria regina delle quattro ruote, ma che è stato anche funestato dall'incidente, rivelatosi poi fatale mesi dopo, del già citato Bianchi.

Sulla linea dei grandi progressi mostrati in questo ambito dalla Federazione, il tentativo è anche quello di preservare l'immagine di uno sport emozionante, che in origine, a mio parere, ha fatto del rischio uno dei principali motivi di fascino delle competizioni. La speranza è

⁵⁷ Per il report completo, si rimanda al video promozionale sul sito ufficiale di Vision Zero:

<http://www.visionzeroinitiative.com/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁵⁸

[http://www.visionzeroinitiative.com/en/Companies/SweRoad%20\(Swedish%20National%20Road%20Consulting%20AB\)?trk=profile_certification_title](http://www.visionzeroinitiative.com/en/Companies/SweRoad%20(Swedish%20National%20Road%20Consulting%20AB)?trk=profile_certification_title) [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁵⁹ http://www.fia.com/sites/default/files/publication/file/Formula_Zero_5_June_2000.pdf [Ultima consultazione: 23.02.16]

quella di poter assistere a uno spettacolo che mantenga immutata la propria bellezza, conservando il brivido della velocità, l'emozione della sfida e dell'ambizione e al contempo garantendo il rispetto e la tutela della vita umana, con l'obiettivo ultimo di portare a zero il numero di vittime in pista sul lungo termine⁶⁰.

Da ciò si evince che la Federazione con Formula Zero intende raggiungere questo obiettivo, basandosi sui progressi raggiunti nell'automobilismo, anche sulle strade, come avrò modo di approfondire nei capitoli successivi.

⁶⁰ Si rimanda a tal proposito quanto viene detto in Rendall, I. (1993). Bandiera a scacchi – 100 anni di competizioni automobilistiche. Milano: Vallardi, pag. 340.

2. TESTI ISTITUZIONALI E LINGUAGGI SETTORIALI

Per tradurre adeguatamente un testo da una lingua di partenza verso una determinata lingua di arrivo, occorre innanzitutto riconoscere il tipo di testo che ci troviamo di fronte. È opportuno inserire il testo in categorie precise, al fine di adottare le strategie traduttive più adatte e reperire le risorse più indicate. Per fare ciò, è necessario determinare il genere, qual è il suo contesto, quali sono le funzioni testuali che intende svolgere e a quale tipologia appartiene.

“Genre is a recognizable communicative event characterized by a set of communicative purposes identified and mutually understood by the members of the professional or academic community in which it regularly occurs. Most often it is highly structured and conventionalized with constraints on allowable contributions in terms of their intent, positioning, form and functional value.” (Swales 1990:1)

Con questa definizione Swales intende dire che il genere si caratterizza principalmente per le sue intenzioni comunicative, dopodiché per altri fattori, quali forma, contenuto, tipo di destinatario e il mezzo o canale. Pertanto, dopo aver terminato la presentazione della mia istituzione di riferimento, la FIA, mi prefiggo di analizzare nella prima sezione le convenzioni e le caratteristiche dei testi istituzionali e nella seconda approfondire le peculiarità dei linguaggi settoriali.

“Discourse analysis as a study of language use beyond the sentence boundaries, has become an established discipline.” (Bhatia 1993:3)

Bhatia descrive l’analisi del discorso, mettendo in evidenza le numerose discipline che ne fanno uso. Tra le altre, figura anche la linguistica, su cui Bhatia prosegue dichiarando:

“In linguistics, it has been given several names, such as: text-linguistics, text analysis, conversational analysis, rethorical analysis, functional analysis and clause-relational analysis.” (Bhatia 1993:3-4)

Per Bhatia l’analisi del discorso può avvenire seguendo diversi parametri. Il primo di questi è l’orientamento teorico, che si focalizza su aspetti formali e funzionali dell’utilizzo del linguaggio, all’interno di un determinato contesto socio-culturale e che intendo adottare per la prima parte di questo capitolo, incentrata sui linguaggi istituzionali. Il secondo parametro

consiste nella scala generico-specifico, in cui si parte proprio da esempi generici di analisi del discorso, come mi prefiggo di articolare nella seconda parte del capitolo, per poi passare a esempi specifici relativi al testo che si prende in considerazione, all'interno del capitolo 4.

Per quanto riguarda le funzioni testuali, il modello di Jakobson (1966) individua sei macrofunzioni:

- emotiva (o espressiva), concentrata sul mittente, del quale vengono manifestati emozioni, sensazioni e stati d'animo;
- poetica, che attraverso il messaggio influenza maggiormente la struttura e l'elaborazione del testo ed è solitamente appannaggio del linguaggio letterario;
- conativa, che si orienta verso il destinatario, laddove vi sia l'intento di persuasione o imposizione;
- metalinguistica, che è legata al codice ed esemplifica il funzionamento della lingua, come la grammatica;
- fática, che si basa sul canale ed è finalizzata al mantenimento della comunicazione con il destinatario;
- infine referenziale, considerata prioritaria da Gotti nei testi specializzati (1991:140) e che è incentrata sul referente, ossia il contesto della comunicazione.

In merito al rapporto tra emittente e destinatario, nelle prossime sezioni mi soffermerò anche sul registro, poiché i testi istituzionali, ad esempio, presentano un particolare tipo di registro per assolvere una determinata funzione comunicativa. Sui registri si sono concentrati Halliday e Hasan (1989:38-43), i quali hanno affermato che un testo può rivolgersi al destinatario in modi diversi, seguendo parametri prestabiliti quali il campo (*field*), ossia la natura dell'attività sociale svolta, il tenore (*tenor*), il rapporto che sussiste tra i partecipanti del discorso e l'intenzione comunicativa e infine il modo (*mode*), ovvero attraverso quale canale si realizza la comunicazione.

Prima di iniziare l'analisi dei linguaggi speciali, e a conclusione di questa breve introduzione teorica, intendo citare anche la teoria di Sabatini (1999), che suddivide i testi in tre macrotipi:

- testi molto vincolanti, tra cui i testi scientifici con funzione cognitiva, i testi normativi con funzione prescrittiva e i testi tecnico-operativi con funzione strumentale regolativa;

- testi mediamente vincolanti, che comprendono i testi espositivi con funzione esplicativa e argomentativa e i testi informativi con funzione informativa e divulgativa;
- testi poco vincolanti, che consistono in testi d'arte e/o letterati, con funzione espressiva.

Più avanti, nel corso di questo elaborato, approfondirò le tipologie e le funzioni relative al testo oggetto della mia ricerca⁶¹.

2.1 I testi istituzionali: convenzioni e caratteristiche

Innanzitutto, intendo fornire una definizione esaustiva del linguaggio che caratterizza i testi istituzionali, anche detto amministrativo. Fortis (2005:48) ne dà la seguente definizione:

“Varietà di lingua in cui sono formulati i testi con i quali le pubbliche amministrazioni (ministeri e relative diramazioni periferiche, come prefetture, intendenze di finanza, provveditorati agli studi, ecc.; autonomie locali, come regioni, province, comuni; università, camere di commercio, ordini professionali e altri enti pubblici di varia natura) comunicano, in primo luogo all'esterno, ossia con i cittadini o con altri soggetti pubblici; in secondo luogo al loro interno, cioè con il proprio personale e le proprie strutture.”

Tra le pubbliche amministrazioni è possibile quindi annoverare la Federazione Internazionale dell'Automobile, così come l'ACI, in quanto ente pubblico al quale i proprietari di autoveicoli pagano l'imposta di circolazione che gestisce il pubblico registro automobilistico e si occupa del soccorso stradale⁶².

Il linguaggio istituzionale è considerato una lingua settoriale con una varietà diafasica (Berruto 1987:139-140), ovvero influenzata dalla funzione che svolge e dal contesto comunicativo in cui rientra (Coseriu 1973); è inoltre una lingua settoriale non specialistica, per via della sua quantità ristretta di tecnicismi specifici propri di un settore definito (Sobrero 1993:237). Viene adottato in particolari ambiti e differisce dalla lingua base per caratteristiche lessicali e stilistiche; inoltre, può occuparsi di svariati argomenti: per menzionare le mie principali istituzioni di riferimento, FIA, ACI e RACE, gli ambiti sono principalmente la sicurezza stradale, la mobilità, l'ambiente e altri ancora.

⁶¹ V, capitolo 4.

⁶² Regione Siciliana (2007). Semplificazione del linguaggio dei testi amministrativi. Dipartimento Del Personale, Dei Servizi Generali, Di Quiescenza, Previdenza Ed Assistenza Del Personale

Non essendo specialistico, tale linguaggio è ibrido e attinge ad altre lingue speciali, raccogliendo elementi lessicali ben diversi, come approfondirò più avanti nell'elaborato. È caratterizzato inoltre da univocità e rigidità ed è considerato vincolante (Sabatini 1999:142-150), in altre parole i testi che rientrano in questa categoria non sono aperti a libere interpretazioni da parte del destinatario, ma devono aderire strettamente allo scopo comunicativo del mittente, il quale è vincolato a propria volta da scelte stilistiche. Il linguaggio istituzionale è più statico, si evolve meno rispetto ad altre varietà della lingua, risultando quindi meno suscettibile a variazioni diacroniche (Fortis 2005:55), il che implica un minor numero di modifiche nel tempo. Questo è un aspetto che a detta di alcuni linguisti è giudicato positivamente (Serianni 1986:53), in contrapposizione all'ingerenza dell'informalità dell'inglese, mentre secondo altri (Raso 1999-2000:234) questo fattore, assieme al suo carattere autoreferenziale, può comportare una scarsa efficacia comunicativa.

Il linguaggio utilizzato in testi di amministrazioni ed enti di vario genere si è spesso contraddistinto per essere poco accessibile al cittadino e alquanto complesso, al punto da essere definito con una connotazione negativa *burocratese* (Sabatini e Coletti 1997:45), in particolare per le sue caratteristiche di oscurità, formalità e circolarità (Fioritto 1997:69). Per questo motivo, si è assistito a un progressivo cambiamento della scrittura istituzionale negli ultimi vent'anni, culminato con le Direttive del Ministro della Funzione Pubblica del 7 febbraio 2002 (Le attività di comunicazione delle Pubbliche Amministrazioni) e dell'8 maggio 2002 (Semplificazione del linguaggio dei testi amministrativi) fino alla Direttiva del Ministro della Funzione Pubblica del 24 ottobre 2005, presentata dal Ministro Mario Baccini (Cortelazzo et al. 2006:5).

Grazie a tali direttive, è stato possibile operare notevoli modifiche a due tipologie di testi diverse redatte dalle pubbliche amministrazioni, ovvero gli atti amministrativi e i documenti informativi, per le quali valgono criteri di leggibilità e di chiarezza. Da una parte, gli atti amministrativi hanno validità giuridica, pertanto è loro compito osservare regole e principi di legittimità, quindi è necessario indicare soggetto e oggetto dell'atto seguendo criteri equilibrati di analisi e sintesi (Comar 2003:169-180), la decisione presa in carico, le motivazioni e gli eventuali adempimenti (Cortelazzo 2006). Dall'altra, vi sono i documenti informativi, destinati a uso interno all'ente e al pubblico. Nel primo caso, l'uso interno prevede una chiarezza dell'esposizione dei contenuti, connessione logica, un carattere essenziale del preambolo, riferimenti espliciti e grafica consona. La comunicazione esterna destinata al pubblico è quella più prettamente informativa, dal momento che mette al corrente

il cittadino di svariati argomenti di cui l'amministrazione o ente si occupa (Ibidem). Tra questi, si possono includere il funzionamento dell'istituzione, le novità di riforme o di norme, servizi, opportunità, eventi o campagne di sensibilizzazione civile. L'efficacia comunicativa e la chiarezza linguistica sono essenziali per svolgere al meglio la funzione di questi testi. In definitiva la regola fondamentale consiste nel far sì che il messaggio sia recepito dal destinatario in maniera conforme alle intenzioni di chi lo ha emesso (Cortelazzo 1999).

“Semplificazione e trasparenza della pubblica amministrazione vogliono dire anche saper scrivere testi chiari e accessibili a tutti.”⁶³

Sulla base di questa affermazione, Cortelazzo e Pellegrino (2002) hanno stilato 30 regole principali non da osservare in modo categorico e imprescindibile, ma alle quali è preferibile attenersi per l'adeguata redazione di testi istituzionali. Tra queste figurano alcune delle indicazioni esposte nelle direttive: identificare il destinatario, costruire il testo, compiere scelte lessicali e sintattiche opportune e verificare la leggibilità del lavoro svolto, rileggendolo attentamente. Le regole di semplicità e trasparenza riprendono gli studi di teorici come De Mauro (1997), che si è soffermato sull'analisi di uno stile italiano semplice, preciso ed economico. Nonostante ciò, occorre fare un'altra puntualizzazione.

“Un testo amministrativo deve essere linguisticamente accessibile nei limiti permessi dalla complessità dei suoi contenuti.” (Alfieri et al. 2011:16)

Con questo, si intende che nel momento in cui un testo viene redatto, non bisogna tralasciare il livello di conoscenze linguistiche e di esigenze di comprensione a cui tendono i destinatari, ossia coloro a cui i testi sono rivolti.

Cortelazzo et al. (2006) si sono interrogati inoltre sul perché sia necessario redigere un testo istituzionale in modo chiaro. La conclusione a cui sono giunti è che un testo chiaro e comprensibile va a vantaggio non solo del cittadino, ossia il destinatario, ma anche dell'istituzione, che non si trova nella scomoda posizione di dover chiarire un punto ambiguo o controverso; per di più, ne giovano sia forma che sostanza.

È noto che esistano diversi tipi di istituzioni: nazionali, locali, regionali e mondiali. Tra di esse vi sono differenze negli obiettivi e nelle finalità e ognuna può adottare una politica

⁶³ Le 30 regole per scrivere testi amministrativi chiari, disponibile online alla pagina <http://www.maldura.unipd.it/buro/trentaregole.html> [Ultima consultazione: 12.02.16]

linguistica peculiare, sebbene la strategia prevalente è di diffondere testi che siano quanto più chiari, semplici ed efficaci (Cortelazzo 2003:4). Per fare ciò, occorre attenersi a dei principi, che prevedono di immedesimarsi nel destinatario (il fruitore del testo), evitare un atteggiamento di inerzia e povertà di linguaggio nell'esercizio di scrittura e infine prediligere la chiarezza e l'efficacia all'eleganza.

2.1.1 Struttura, sintassi e lessico

Dopo aver descritto le caratteristiche principali che presentano i linguaggi istituzionali, mi accingo ad illustrare le convenzioni tipiche della sintassi, del lessico e dello stile dei testi appartenenti a questa varietà, basandomi sulle teorie già menzionate (Cortelazzo 2003; Fortis 2005).

Per quanto concerne la struttura, un testo istituzionale è generalmente costituito da frasi collegate tra di loro da connessioni logiche di vario genere, legami impliciti o espliciti, di cui questi ultimi segnalati da espressioni linguistiche definite connettivi (come avverbi, congiunzioni e locuzioni). Oltre a conferire maggior chiarezza, i connettivi hanno la funzione di esplicitare relazioni tra eventi, relazioni di collocazione e di organizzazione testuale (Ferrari, Zampese 200:283-334). Nell'ambito istituzionale, è inoltre importante prestare attenzione alla punteggiatura, la quale va utilizzata seguendo le opportune convenzioni, nonché alla suddivisione in capoversi. Il loro obiettivo è di raggruppare le frasi in unità più ampie e allo stesso tempo di articolare il testo in blocchi più ristretti e omogenei per tematiche e argomenti affrontati (Cortelazzo 2003; Fortis 2005).

È piuttosto comune la struttura a lista (Raso 1999-2000:101-103), specialmente per elencare una serie di operazioni che il destinatario deve svolgere, o norme a cui deve attenersi, o ancora una serie di casi particolari per i quali si verificano determinate circostanze (nella fattispecie, l'elenco delle cause di un incidente stradale). Non esistono norme assolute di punteggiatura (Cortelazzo e Pellegrino 2003), ma vi sono comunque delle convenzioni da osservare, come la distinzione pertinente dell'uso della virgola, dei due punti, del punto e virgola e del punto fermo. Il contenuto può essere suddiviso in paragrafi e capoversi, ai quali viene attribuito un titolo sintetico ed esaustivo, per semplificare al destinatario l'argomento che viene trattato in un certo testo, che può presentare elementi di disturbo o un'impostazione grafica che a prima vista può rendere difficoltosa la comprensione immediata dell'ambito considerato.

Dal punto di vista della sintassi, un testo può essere caratterizzato da frasi complesse in cui le proposizioni sono intrecciate da rapporti di subordinazione o di coordinazione. Nel primo caso, la frase assume un carattere ipotattico, mentre nel secondo un carattere maggiormente paratattico, che privilegia la semplicità del testo. Per ridurre la subordinazione, è preferibile ridurre il numero di proposizioni implicite, in particolare con la forma al gerundio, spesso più ambigua e problematica al fine della comprensione del lettore rispetto a una proposizione all'infinito (Renzi et al. 2010). Tutte le grammatiche consultate concordano su un blando uso di incisi e parentetiche per rendere il testo più semplice e scorrevole; inoltre Cortelazzo (2003:90) sottolinea come un'eccessiva nominalizzazione possa avere effetti rilevanti su un testo, per via dell'aumento di astrazione dell'azione e di un distacco da parte dell'autore, che si riflette anche nella spersonalizzazione e a scarsi riferimenti diretti all'io parlante (Berruto 1987:152)⁶⁴.

Berruto inoltre si sofferma nelle pagine successive anche sulle caratteristiche lessicali riscontrate in un registro medio alto come quello dei testi istituzionali, in cui sono previsti termini ed espressioni specifici, esplicitzza verbale sostenuta da perifrasi e precisazioni, nonché scelte lessicali arcaiche e/o forbite per esempio in avverbi e predicati (come *affinché/al fine di vs. per; poiché vs. dato che; incremento vs. aumento; comprendere vs. capire; apprendere vs. imparare*). Infine i neologismi e i forestierismi sono possibili, sebbene ai primi si preferiscano le metafore, le quali sfruttano la similitudine implicita nell'adozione di un determinato lessema per favorire una maggior trasparenza e sinteticità dei concetti, richiamando a quelli preesistenti nel bagaglio di conoscenza del destinatario, attraverso associazioni dell'espressione in questione (Gotti 1992:242).

2.2 I linguaggi settoriali: automobilismo, trasporti e sicurezza stradale

Dal punto di vista teorico, ai linguaggi settoriali sono state accostate varie definizioni che variano per gli ambiti su cui viene posto l'accento. Berruto (2002: 471) tenta di definirle esaustivamente con “varietà della lingua utilizzate in settori specifici della vita sociale e professionale”, mentre Cortelazzo (1994:172) definisce il linguaggio settoriale come segue:

“varietà funzionale di una lingua naturale, dipendente da un settore di conoscenze o da una sfera di attività specialistici, utilizzata nella sua interezza, da un gruppo di parlanti più ristretto nella totalità dei parlanti la lingua di cui quella speciale è

⁶⁴ Cfr. capitolo 4, dedicato all'analisi del testo oggetto dell'elaborato.

una varietà, per soddisfare i bisogni comunicativi (...) di quel settore specialistico; la lingua speciale è costituita a livello lessicale da una serie di corrispondenze aggiuntive rispetto a quelle generali e comuni della lingua e a quello morfosintattico da un insieme di selezioni, ricorrenti con regolarità, all'interno dell'inventario di forme disponibili nella lingua.”

Oltre alle definizioni, vi sono anche varie denominazioni con cui indicare i linguaggi settoriali: mentre Beccaria (1987:134-145) parla appunto di linguaggi settoriali, alcuni teorici parlano in generale di lingue speciali e di linguaggi speciali (Devoto 1939; Cortelazzo 2003), oppure l'allocuzione *lingue* per scopi speciali e linguaggi specialistici.

Per linguaggio settoriale si intende anche un tecnoletto (Berruto 1987), un sottocodice (Sobrero 2006), talvolta specializzato (Gensini 1986), una microlingua (Balboni 2000), tipica di un settore specifico di studi o di attività. I linguaggi settoriali fanno parte della lingua italiana, così come di quella spagnola (Calvi 2009), ma sono propri di gruppi sociali o professionali ben definiti che per comunicare in modo preciso e univoco devono ricorrere a un lessico specialistico (Balboni 1994). Portine (1978: 143) invece afferma, in merito alle lingue speciali:

“La dénomination ‘langues de spécialité’ présuppose l’existence d’un lexique, d’une syntaxe, d’une sémantique et d’une pragmatique propres a l’activité langagière dans le cadre d’une spécialité. Il en va ainsi bien évidemment au niveau du lexique (...) Dans le cadre d’une spécialité, on privilégie certaines formes linguistiques, certains types de signification, certains rapports pragmatiques. Mais ce phénomène n’entraîne pas l’existence d’une véritable ‘langue de spécialité’.”

Questo implica che la denominazione “lingue di specialità” presupponga l'esistenza di un lessico, di una sintassi, di una semantica e di una pragmatica proprie dell'attività linguistica come parte di una specialità (Bhatia 1993).

In merito alle lingue speciali, Sager (1980:52) si propone invece di fornire le tre condizioni necessarie che si devono riscontrare nella comunicazione specializzata:

- *intention condition*, ovvero la situazione dell'emittente del messaggio di accrescere, modificare o ribadire le conoscenze del destinatario in un certo settore specialistico;
- *knowledge condition*, ossia la conoscenza più approfondita dell'argomento da parte dell'emittente rispetto al destinatario;

- *code condition*, cioè l'uso di un codice convenzionale che favorisca il destinatario nella comprensione del contenuto del messaggio nella sua complessità.

In particolare, in una situazione comunicativa, si fa riferimento principalmente a quest'ultima condizione: un testo più specializzato implica un minor intervento da parte dell'emittente sullo stile, pertanto ci si affida alle convenzioni testuali richieste da un certo testo destinato a un certo tipo di destinatari.

Vari studiosi hanno cercato di riassumere tutti gli aspetti caratteristici dei linguaggi di specialità. Tra questi figura Hoffman (1984), che ha proposto undici caratteristiche peculiari:

- Astrattezza;
- Brevità o laconicità;
- Coerenza logica;
- Densità di informazione;
- Esattezza, semplicità e chiarezza;
- Generalizzazione;
- Impersonalità;
- Mancanza di ambiguità;
- Neutralità emotiva;
- Oggettività;
- Uso di termini tecnici definiti, simboli e figure.

Gotti (1991:13) si trova d'accordo con questi elementi che contraddistinguono le lingue speciali, mentre Sobrero (1993) puntualizza che non molti testi presentano tutte le caratteristiche elencate, ma che in ogni caso nei linguaggi settoriali si possono riscontrare anche solo alcune di esse in uno stesso testo.

Terminata questa premessa, di seguito mi occupo di delineare gli aspetti delle lingue di specialità che caratterizzano un testo redatto dalla FIA o da uno degli enti ad essa dipendenti, con le proprie particolarità e gli influssi che ricevono da altri ambiti. In special modo si focalizza l'attenzione sul settore dello sport, nella fattispecie dell'automobilismo, nonché sul linguaggio tecnico, relativo al settore della mobilità, dei trasporti e della sicurezza stradale.

2.2.1 Il linguaggio sportivo

Con lingua dello sport si indica l'insieme della terminologia tecnica e specifica di ogni singola disciplina sportiva, nonché i diversi generi di discorso orale o scritto finalizzato al resoconto e commento di eventi sportivi e competizioni. Rossi (2003: 286) affronta la difficoltà di distinguere tra livello divulgativo e specialistico, dal momento che, come visto

nell'introduzione di questo capitolo, appartengono a due macrotipi diversi, con funzioni comunicative in parte differenti.

Tale linguaggio può essere definito come un sottocodice che incide largamente sul linguaggio comune, di tipo appunto divulgativo, e che trova espressione nel tifo e nei nuovi mass-media elettronici (Giovanardi 2009: 295). Perciò è destinato a un pubblico vastissimo e indifferenziato, attraverso più canali e modalità, dalla forma scritta, come riviste specializzate, quotidiani e periodici, fino alla forma orale, con le telecronache e gli eventi sportivi trasmessi dalla televisione.

“Ci sono linguaggi settoriali delle scienze (la matematica, la fisica, la chimica, la biologia, la fonetica, la chirurgia) o del diritto e dell'amministrazione, ma anche di hobby come il modellismo, di sport come il calcio, di giochi come gli scacchi.”
(Aprile 2005:51-52)

Aprile include tra i linguaggi settoriali proprio quello sportivo, descritto come particolarmente ricco e creativo. Nel mio caso specifico, lo sport preso in analisi è l'automobilismo, in special modo la massima categoria, ovvero la Formula 1. Il suo scopo non è solo quello di informare i lettori, ma anche di coinvolgerli emotivamente e di entusiasmarli, facendoli partecipare dal vivo a un evento, come nel caso di un Gran Premio di Formula 1, che come è noto, conserva un vasto bacino di spettatori e milioni di tifosi in Italia come nel resto del mondo.

Perciò da cosa è formato il lessico del linguaggio settoriale? Sulla base di teorici come Bascella (1962), posso affermare che il linguaggio settoriale sportivo fa spesso uso di:

- termini tecnici, tecnicismi e forestierismi, derivanti soprattutto dalla lingua inglese; non a caso, nell'analisi di testi che si occupano di automobilismo non manca lessico specifico relativo alle fasi della gara come *pit stop*, *pitlane*, *warm-up*, *pole position*, *drive through*, *stop'n'go*, etc., elementi o altre vetture della pista come *chicane*, *Safety Car* e *guardrail*, o componenti meccaniche delle vetture come *rollbar* e *power unit*, diventati di uso comune anche nel linguaggio parlato (come per esempio le telecronache delle competizioni motoristiche) e nel linguaggio giornalistico (di riviste specializzate sui motori);
- perifrasi che includono sia termini italiani che inglesi, nel caso specifico per esprimere varie indicazioni sullo svolgimento della gara; per esemplificare cito “*ridurre/colmare il gap*”, “*ottenere la pole*”, che ho avuto modo di individuare spesso in questo contesto;

- termini legati al campo semantico militare: *attacco, difesa, affrontarsi, battagliaire, lottare* (Bascetta 1962:86);
- termini creativi che suscitino meraviglia o emozioni, come *fenomenale, sensazionale o grintoso*;
- termini specialistici (anche detti polirematiche) presi in prestito da altre categorie sportive, come cricket, hockey e tennis (per esempio faccio riferimento ad *Hat Trick*⁶⁵, che indica la conquista della pole position, della vittoria e del giro più veloce della gara da parte di un pilota o il *Grande Slam*⁶⁶, anche conosciuto come *Grand Chelem*, che indica il conseguimento di tutti i risultati appena menzionati più la vittoria ottenuta dopo aver mantenuto la prima posizione per tutta la durata della corsa, dall'inizio alla fine);
- sigle e acronimi, come HANS⁶⁷, DRS, KERS;
- uso di metafore e allegorie per connotare maggiormente un evento della competizione o evento sportivo;
- rideterminazioni semantiche, ovvero attribuzione di un significato specifico differente a un lessico generale o di altre lingue speciali, come griglia (di partenza), baffi (anche detti *spoiler*) e mescola (Casamassima 1996:675).
- uso di eufemismi (Devoto e Beccaria 1987:131).

Per Stella (1987:149-151) il linguaggio sportivo è caratterizzato da una “*creatività lessicale che è indice di vitalità, a volte aggressiva e debordante*”. Altri spunti interessanti sull'argomento provengono da Bettanini e Mastrodonato (1971), che però si concentrano sul linguaggio calcistico, che non è oggetto di tale elaborato.

Come si è potuto notare, l'inglese la fa da padrone in uno sport che ha visto per molti anni dominare scuderie (*team*) di nazionalità britannica. La progressiva ingerenza dell'inglese ha radici storiche (Serianni 1986), che ci riconducono a un periodo persino antecedente all'invenzione delle prime automobili e delle prime competizioni sportive. A partire dalla seconda metà dell'Ottocento la geografia linguistica ha spostato il proprio asse oltre Manica, per affermarsi gradualmente nel corso del Novecento, fino alla piena affermazione negli ultimi decenni del millennio (Tosi 2007). Al passo con i tempi e con le principali istituzioni europee, la Federazione dell'Automobile ha reso l'inglese la lingua più diffusa, che utilizza

⁶⁵ https://it.wikipedia.org/wiki/Hat_Trick [Ultima consultazione: 18.12.15]

⁶⁶ http://f1.wikia.com/wiki/Grand_Chelem [Ultima consultazione: 18.12.15]

⁶⁷ Cfr. capitolo 1.

più sovente per comunicati, pubblicazioni e *policy statement*, persino superando il francese, pur mantenendo la sede centrale a Parigi⁶⁸. Non sorprende quindi che anche nell'automobilismo la forte influenza della lingua inglese si sia fatta strada anche nel lessico sportivo (Aprile 2005:89), Formula 1 compresa, come si può evincere nelle interviste e nei comunicati stampa ufficiali con i piloti nel pre-gara.

2.2.2 Il linguaggio tecnico dei trasporti nell'ambito della sicurezza stradale

Testi come quelli della Federazione, che affrontano il tema della *road safety* e delle misure precauzionali, presentano a loro volta delle convenzioni lessicali e morfosintattiche che aderiscono alla tipologia di appartenenza, con funzione strumentale regolativa. Gli studiosi (Sabatini 1999, ripreso da Scarpa 2008:22) affermano che tale funzione implica un'adesione spontanea da parte del destinatario alle istruzioni fornite dall'emittente. In altre parole, un testo che presenta caratteristiche tecniche ed operative prevede indicazioni sull'uso di strumenti o dispositivi, l'adozione di nuove funzionalità a cui il destinatario deve sottostare.

Inoltre è possibile riscontrare la terminologia tecnica dei trasporti, in generale e nello specifico ove incentrata sulla sicurezza stradale, anche all'interno di testi normativi, con funzione prescrittiva (Sabatini 1999). In tale funzione sono previste manifestazioni di volontà coercitiva, che poggiano su un sistema complesso di principi esplicito. Per questo, tra i testi da me consultati, come illustrerò nel prossimo capitolo, annovero anche leggi, decreti e regolamenti di varie istituzioni che presentano linguaggi settoriali. Ciò che differenzia questa varietà di linguaggi da quella delle lingue speciali in ambito sportivo è il registro, che è compreso in due sfere di variazione diafasica (Berruto 1987:139). Anche per questo specifico linguaggio settoriale è previsto l'uso di una terminologia nomenclatoria propria, ossia di un lessico tecnico che appartiene all'ambito disciplinare stesso per definire in modo univoco concetti, nozioni, contenuti ben definiti (Garajová 2014:60).

Sulla base di quanto detto nelle sezioni precedenti, le caratteristiche tipiche che si riscontrano in questo settore si possono riassumere nelle seguenti:

- standardizzazione del linguaggio, che si adegua alle istituzioni europee e che è fortemente influenzato dall'UE (nomenclatura propria);
- denominazioni dei principali utenti, ovvero i soggetti coinvolti nell'ambito della mobilità e dei trasporti, come *pedoni, ciclisti, conducenti*, etc.;

⁶⁸ <http://www.fia.com/about-fia/governance/administration> [Ultima consultazione: 18.12.15]

- norme, riferimenti legislativi, provvedimenti giuridici, che fanno in genere riferimento a limitazioni, divieti e doveri, al fine di regolare i comportamenti dei cittadini;
- dati statistici, presentati generalmente sotto forma di grafici e tabelle, ma anche riportati in cifre e percentuali all'interno del testo;
- struttura sovente ad elenco, e non lista, termine che convenzionalmente si tende ad evitare per via di una politica linguistica interna alla DGT⁶⁹, in cui vengono presentati fattori, cause, possibili soluzioni, o suddivisioni di gruppi;
- uso di forme impersonali alternate a un uso della prima persona plurale per interagire in modo più diretto col pubblico e decrementare il livello di formalità del registro.

Nel presente capitolo ho analizzato le caratteristiche generali e le convenzioni che si riscontrano all'interno dei testi istituzionali e nelle cosiddette lingue speciali, sulla base degli studi teorici effettuati al riguardo. Nel capitolo seguente, in cui mi prefiggo invece di analizzare le risorse adottate, mostrerò in che modo i testi appartenenti alle tipologie testuali di cui sopra e caratterizzati da linguaggi di specialità finora descritti si sono rivelati utili in previsione della pratica traduttiva.

⁶⁹ A tal proposito, faccio riferimento a quanto appreso durante il mio stage presso la DGT, in cui la mia tutor, la dott.ssa Gabriella Rojatti, mi ha illustrato alcuni termini che generalmente vengono tradotti sempre con una terminologia prestabilita in italiano per un testo ufficiale della Commissione europea: in questo caso "list" viene preferibilmente indicato con "elenco" piuttosto che con "lista", che può presentare una connotazione politica e che pertanto risulterebbe inesatta o inadeguata in determinati contesti. Tuttavia, occorre puntualizzare che il testo di cui illustrerò la traduzione non appartiene a un'istituzione come la Commissione, bensì alla Federazione, pertanto le indicazioni ricevute possono essere adottate come suggerimenti per una miglior resa, ma non come regole tassative.

3. METODOLOGIA E RISORSE

3.1 L'origine del progetto

In questo capitolo illustrerò, una ad una, tutte le fasi della mia ricerca e dell'analisi ai fini del mio progetto di tesi. Come ho anticipato nell'introduzione, mi sono rivolto alle rispettive istituzioni delle lingue di lavoro, ovvero l'italiana ACI⁷⁰, la spagnola RACE⁷¹ e la Federazione stessa, per verificare che non esistessero già traduzioni certificate del testo da me selezionato. Dopodiché, ho iniziato ad analizzare più approfonditamente il testo di Formula Zero e a valutarne con spirito critico le potenzialità, le caratteristiche principali, gli spunti più rilevanti e i limiti, nonché i difetti strutturali, che illustrerò nel capitolo 4. A questo punto, prima di avvicinarmi alla pratica traduttiva, mi è stato necessario avviare il processo metodologico che la precede: creare corpora di riferimento contenutistico/terminologico, raccogliere risorse pertinenti, reperire testi analoghi, cercare documenti di approfondimento e infine individuare contatti autorevoli, esperti del settore e consulenti linguistici.

Parte della mia ricerca, come evidenzierò nei prossimi paragrafi, è stata svolta durante il mio periodo di stage presso la Direzione Generale di Traduzione⁷² della Commissione europea, nel mese di ottobre del 2015 nella sua sede di Bruxelles, in Belgio, ove mi sono potuto avvalere di vari strumenti e contatti.

3.2 Creazione e uso di corpora

La prima parte della mia ricerca ha previsto il reperimento di testi e documenti per creare corpora di riferimento. Con il termine corpus si indica un ampio insieme di testi autentici, in forma orale e scritta, generalmente raccolti in formato elettronico in base a criteri specifici (Baker 1995:225), che lo contraddistinguono da una qualsiasi altra raccolta di testi.

I corpora rappresentano una delle risorse più preziose del traduttore per effettuare ricerche terminologiche. Innanzitutto, la selezione di testi per un corpus specialistico permette di familiarizzare con l'argomento e quindi con il linguaggio specialistico in questione (Aston 1999). Inoltre, mediante la consultazione di corpora informatici, è possibile reperire in modo

⁷⁰ <http://www.aci.it/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁷¹ <http://www.race.es/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁷² Directorate-General for Translation, DGT. Per ulteriori informazioni consultare il sito http://ec.europa.eu/dgs/translation/index_en.htm [Ultima consultazione: 30.01.16]

rapido e qualitativamente efficace la terminologia necessaria per tradurre un determinato testo (Monti 2007:192).

Il ruolo sempre più determinante svolto da Internet negli ultimi anni, lo ha reso di fatto imprescindibile nel lavoro di ricerca pre-traduttiva del traduttore, grazie alla vastità di informazioni e di materiale, più consistente e di più immediata reperibilità di quello cartaceo. La traduzione rientra infatti in una delle discipline maggiormente coinvolte nella fruizione di corpora, in special modo i *translation-driven corpora* (Zanettin 2000), ovvero dei corpora creati ed utilizzati per scopi relativi alla pratica traduttiva.

L'utilità dei corpora specialistici nella pratica e nella didattica della traduzione ed in particolare di quelli creati *ad hoc* per eseguire la traduzione di uno specifico testo (chiamati anche *DIY corpora* o *disposable corpora*), consiste nella selezione di testi paragonabili nella lingua verso cui si traduce attraverso Internet (Zanettin 2000:105). Tuttavia, la selezione di testi da Internet, data l'immensità di dati e l'ampia varietà di contenuti offerta, può presentare problematiche di pertinenza e attendibilità dei dati. Pertanto gli studiosi hanno messo in evidenza l'importanza di adottare criteri specifici nella scelta di testi e strategie volte alla creazione dei corpora (Bowker e Pearson 2002). Con l'uso di corpora appropriati è possibile accedere a conoscenze concettuali, retoriche e aspetti lessico-grammaticali, mettere in discussione, approvare o smentire una determinata scelta traduttiva e in generale migliorare le abilità traduttive complessive dello studente e del traduttore professionista (Aston 2000:7-17). Gli aspetti che determinano propriamente un corpus (McEnery et al. 1997:24-33) sono:

- la campionatura e validità, ossia la scelta oculata di testi, ritenuti rappresentativi di una varietà linguistica specifica;
- il carattere finito, ovvero l'estensione limitata del numero di testi, generalmente chiuso;
- il riferimento standard, o per meglio dire la potenzialità di un vasto corpus di diventare un punto di riferimento per una varietà linguistica.

Sulla base di questi elementi, nella sezione mi occupo della suddivisione dei corpora in tipologie, di cui ciascuno con caratteristiche e finalità differenti.

3.2.1 Tipologie di corpora

Nella linguistica dei corpora (Pearson 1998:85) si possono distinguere due tipologie di corpus rilevanti per la traduzione: i corpora paralleli e i corpora comparabili.

Un corpus parallelo consiste in un insieme di testi redatti originariamente in una o più lingue di partenza e dei relativi testi tradotti in una o più lingue di arrivo. Tale definizione, relativa all'applicazione della linguistica dei corpora alla traduzione, attinge a quanto viene affermato da Baker (1995:225). A sua volta, un corpus parallelo può essere suddiviso in bilingue o plurilingue, definito come raccolta di testi originali e dei rispettivi testi tradotti (Ulrych 1999:85). Tramite la consultazione di corpora paralleli, è possibile valutare le strategie migliori da adottare per risolvere in genere un problema di tipo traduttivo o per identificare un equivalente linguistico in un determinato contesto (Bowker e Pearson 1999:93; Pearson 2003:17).

Il corpus comparabile è invece un insieme di testi redatti originariamente in due o più lingue, che presentano caratteristiche analoghe per procedure di raccolta, composizione e selezione. Baker definisce questa tipologia "*multilingual corpora*"⁷³, ovvero corpora multilingui, diversificandola dai corpora monolingui comparabili. In traduzione questi ultimi consistono in una raccolta di testi prodotti in una determinata lingua e di altri testi prodotti nella medesima lingua, utilizzando come punto di partenza una o più lingue diverse. I testi possono avere in comune caratteristiche quali l'argomento trattato, il genere e il dominio. Inoltre per alcuni autori, i testi comparabili possono anche essere definiti testi paralleli, come si può constatare in Aijmer K., Altenberg B. e Johansson M. (1996). Ulrych (1999) distingue varie tipologie di corpora, in base ai testi raccolti e alle lingue coinvolte, tra cui i corpora comparabili bilingui o plurilingui e i corpora comparabili monolingui:

- I corpora comparabili bi- e plurilingui sono raccolte di testi originali paragonabili in più lingue, assemblati secondo criteri come il contenuto, il genere, la funzione comunicativa e le dimensioni effettive;
- I corpora comparabili monolingui sono invece due insiemi di testi redatti nella stessa lingua, dei quali uno composto da testi originariamente redatti nella lingua in questione, mentre l'altro da testi tradotti nella medesima lingua.

In fase di traduzione il corpus comparabile è uno strumento indispensabile per il traduttore per poter estrarre la terminologia, i termini specialistici, le espressioni idiomatiche e le conoscenze tematiche necessarie per svolgere adeguatamente il lavoro di traduzione (Pearson 2003:16).

⁷³ Ibidem.

Si annoverano poi i corpora DIY (*do it yourself*), chiamati anche *ad hoc*, che consistono in raccolte di testi di dimensioni ridotte, in formato elettronico, destinate a rappresentare un micro-settore per un particolare lavoro da svolgere (Gavioli 2005:62; Bernardini, Stewart et al. 2003:7). Sono anche definiti “*virtuali*” o *disposable*, siccome il loro utilizzo si esaurisce una volta terminato l’incarico traduttivo (Varantola 2002:175). Ciò che valorizza l’uso di corpora ad hoc rispetto ad altre risorse quali dizionari, glossari o database terminologici, è la terminologia specifica, la fraseologia e lo stile inseriti in un contesto preciso e definito, che permettono di individuare una soluzione traduttiva più adeguata all’interno di un certo testo (Varantola 2000:125).

Infine si distinguono i corpora specializzati, i quali si concentrano su un particolare settore della lingua (Bowker 2002:12; Gavioli 2005:7), ovvero quella varietà della lingua utilizzata in un settore specialistico⁷⁴.

Nella prossima sezione, analizzerò più approfonditamente quali tipologie di corpora tra quelle elencate finora ho incluso tra le mie risorse traduttive.

3.2.2. Descrizione dei corpora utilizzati per il progetto

Come esemplificato nel primo paragrafo, i corpora devono rispondere ad alcuni criteri per essere considerati una risorsa valida per il traduttore. Tra questi vi è la dimensione, l’attendibilità delle fonti e la varietà di testi selezionati, tratti, come nel mio caso, da più istituzioni analoghe che si occupano di trasporti, sicurezza stradale e motorsport. L’effettiva validità delle risorse implementate è strettamente correlata alla competenza del traduttore, al quale spetta possedere strategie e tecniche per la ricerca di testi in formato elettronico (Bernardini et al. 2003), oltre a una certa padronanza dei più recenti strumenti di interrogazione dei corpora.

Attenendomi perciò ai criteri riguardanti i corpora, delineati da Bowker e Pearson (2002) e Zanettin (2012), nei paragrafi seguenti elencherò le caratteristiche principali delle raccolte di testi elaborati durante la fase di documentazione preliminare e di cui mi sono servito in fase di traduzione.

⁷⁴ Cfr. capitolo 2.

3.2.3 Il corpus comparabile monolingue specializzato in inglese

Innanzitutto, per poter entrare maggiormente in confidenza con i contenuti e gli obiettivi del testo di partenza, redatto in lingua inglese, ho cercato documenti che appartenessero allo stesso dominio e ancor meglio, che fossero redatti a loro volta dall'istituzione a cui faccio riferimento, ovvero la Federazione dell'Automobile. Data la vasta quantità di testi disponibili in lingua inglese, ho deciso di selezionare solo i più pertinenti, includendo anche alcuni testi della Commissione europea e delle Nazioni Unite relativi alla sicurezza stradale, da consultare per chiarimenti di natura stilistica. Pertanto i testi presenti nella tabella condividono tra loro argomento, ma differiscono in tipologie testuali.

Un parametro importante è la dimensione: il corpus in inglese è composto complessivamente da 25 testi, per un totale di 343.427 parole. Come per ciascuno dei corpora monolingui, uno dei documenti più estesi è il codice stradale aggiornato dei paesi delle rispettive lingue prese in esame, ovvero Gran Bretagna, Italia e Spagna. Pur contenendo meno parole degli altri corpus monolingue, ritengo che il numero di testi e la rilevanza dei contenuti si siano rivelati più che soddisfacenti per comprendere concetti specialistici del testo di partenza. Inoltre, il numero di parole inferiore può essere imputabile a una caratteristica tipica della lingua in questo ambito, che tende ad essere più sintetica di lingue come italiano e spagnolo.

Tra gli altri documenti contenuti ho incluso testi istituzionali riguardanti i trasporti e la sicurezza stradale, contenenti pertanto anche caratteristiche di testi giuridici, e riviste specializzate che trattano i principali argomenti di interesse della FIA. Mi sono assicurato che ciascuna fonte fosse autorevole e attendibile, per garantire la presenza esclusiva di testi affidabili su cui svolgere le mie ricerche linguistiche e terminologiche. In particolare, ho attinto al sito della FIA, alle organizzazioni ad essa subordinate, come la FIA Foundation e il FIA Institute⁷⁵. Altre fonti rilevanti includono la Commissione europea, le Nazioni Unite, l'*automobile club* britannico RAC e il Ministero dei Trasporti inglese.

Ciascun testo è stato redatto e pubblicato negli ultimi dieci anni, a partire dall'anno 2006, data arbitraria che garantisce testi recenti ed aggiornati, ben dopo la pubblicazione del testo esaminato in questo elaborato. Dal momento che il corpus è monolingue, i testi sono tutti originali e redatti in lingua inglese.

Infine, occorre fare una puntualizzazione sul formato dei testi per questo corpus, nonché per i seguenti di cui parlerò più avanti: tutti i testi contenuti sono stati estratti dal web in formato

⁷⁵ Cfr. capitolo 1.

.pdf, convertiti in formato di testo .txt, e ripuliti utilizzando espressioni regolari su Notepad++⁷⁶, per poter rendere possibile l'interrogazione del corpus con il software opportuno, ossia AntConc⁷⁷.

3.2.4 Il corpus *ad hoc* specializzato in italiano

Fin dalle mie prime ricerche, ho appurato che non sarebbe stato possibile creare un corpus comparabile in italiano, dal momento che la mia istituzione di riferimento, la FIA, non annovera tra le sue lingue ufficiali l'italiano. Tuttavia, dato che la Federazione, come ho già illustrato, è l'organo amministrativo di numerosi *automobile club* europei, tra cui l'italiana ACI, mi sono affidato proprio a quest'ultimo per attingere a gran parte dei testi disponibili online, riguardanti lo stesso argomento del mio testo di partenza e assai utili e pertinenti nel corso della traduzione.

Tale corpus è composto complessivamente da 18 testi, per un totale di 441.267 parole. Mediamente, come mostrerò più avanti, i testi in lingua italiana contengono un maggior numero di parole rispetto ai testi in lingua inglese, ma un minor numero rispetto ai testi in spagnolo. Da ciò ho potuto dedurre che, almeno in questa tipologia testuale, l'inglese tende ad essere più sintetico, mentre l'italiano e lo spagnolo presentano una maggior tendenza alla verbosità.

I testi contenuti sono perlopiù istituzionali e promozionali (su campagne della sicurezza stradale) e linee guida sulla sicurezza di vari enti, tra cui il Ministero dei Trasporti. Ho cercato di mantenere le stesse tipologie testuali, inserendo anche il Codice della Strada, testo normativo che può essere sovrapposto al suo corrispettivo inglese, l'*Highway Code*, da cui ho attinto buona parte della terminologia inerente ai trasporti. Per quanto riguarda lo stile mi sono affidato ai siti istituzionali come l'ACI, condividendo le funzioni persuasiva e informativa che si riscontrano anche nei testi in lingua inglese. A differenza del corpus specializzato in inglese, nel corpus *ad hoc* ho dovuto compensare l'assenza di riviste specializzate della FIA e degli enti ad essa connessi. Per fare ciò, ho incluso nel corpus alcuni *report* e testi redatti dall'ACI sugli stessi argomenti trattati nei testi in lingua inglese, come la sicurezza dei pedoni, l'uso della cintura di sicurezza, le normative riguardanti l'uso di seggiolini per i bambini e la descrizione di dispositivi quali l'HANS.

⁷⁶ Notepad++, versione 6.6.9 per Windows 10. <https://notepad-plus-plus.org/> [Ultima consultazione: 07.01.16]

⁷⁷ AntConc, versione 3.4.4 per Windows 10. <http://www.laurenceanthony.net/software/antconc/> [Ultima consultazione: 07.01.16]

I testi inseriti nel corpus sono stati pubblicati a partire dal 2006. È probabile che i testi diffusi prima di questa data siano stati aggiornati o aggiunti negli ultimi anni. I testi sono tutti redatti in lingua italiana. Ho deciso di includere solo testi originali e non traduzioni da altre lingue, che ho comunque incluso in altri corpora che illustrerò più avanti in questo capitolo.

3.2.5 Il corpus *ad hoc* specializzato in spagnolo

Per entrare in contatto con la terminologia, il lessico e lo stile della lingua spagnola, mi sono affidato, come per l'italiano, a un corpus *ad hoc*, contenente documenti originali in quella lingua. Se per l'italiano ho consultato prevalentemente testi provenienti dall'ACI, per lo spagnolo analogamente ho tratto molti testi dall'*automobile club* nazionale iberico, ossia il *Real Automóvil Club de España* (RACE), cercando di individuare almeno un testo per ciascun argomento trattato nel corpus italiano. Perciò anche nel presente corpus sono contenuti testi istituzionali, report sulla sicurezza stradale, nonché testi del Ministero dei Trasporti spagnolo e di altre istituzioni governative del paese. Come per le altre due lingue, ho incluso il *Código de tráfico y seguridad vial*, ovvero il corrispettivo del Codice della Strada italiano.

Il corpus risulta essere il più vasto, pur contenendo il minor numero di testi, 15, con ben 659.190 parole; anche in questo caso ho ammesso solo testi redatti originariamente in lingua spagnola, mentre i testi tradotti da altre lingue di partenza sono stati inseriti in altri corpora che presento di seguito.

3.2.6 Il corpus trilingue inglese-italiano-spagnolo

Al fine di estrarre la terminologia tradotta riguardo ai linguaggi settoriali e istituzionali, inizialmente ho considerato di elaborare un corpus parallelo inglese-italiano. Tuttavia, durante la raccolta di risorse e documenti, mi sono reso conto che tutti i testi disponibili online erano stati tradotti non solo verso l'italiano, ma anche verso lo spagnolo. Pertanto, ho deciso di costruire un corpus trilingue, che ho consultato sia in fase di traduzione passiva che in fase di traduzione attiva. Per garantire maggior attendibilità alle scelte traduttive, mi sono concentrato su siti ufficiali e autorevoli, dai quali ho ricavato testi tradotti attendibili. Dal momento che l'italiano non è lingua di lavoro né per la Federazione dell'Automobile né per le Nazioni Unite, il corpus non può includere testi di tali istituzioni, fatta eccezione per un documento riguardante l'ambiente e l'inquinamento ("Auto verdi") pubblicato dalla FIA e

tradotto dalla campagna internazionale a favore dell'ambiente Make Cars Green⁷⁸, sostenuta per l'appunto dalla Federazione.

Il presente corpus è composto complessivamente da 39 testi, di cui 13 per ciascuna delle tre lingue, per un totale di 188.776 parole (57.818 per l'inglese, 63.771 per l'italiano, 67.187 per lo spagnolo); ho considerato il corpus aperto, perciò è stato soggetto a modifiche e aggiunte di testi in corso d'opera. Date le sue dimensioni e la sua specificità, è stato molto utile per consultazioni di tipo concettuale e chiarimenti terminologici in fase di traduzione. Tuttavia, per scelte di carattere stilistico e per quanto concerne la morfosintassi, mi sono affidato maggiormente ai corpora monolingue, in particolare in favore di una resa dell'italiano e dello spagnolo più naturale, basata su testi originali e non tradotti. Dal momento che i testi provengono da istituzioni sovranazionali, ho comunque tenuto conto di un uso della lingua in contesti comunitari, che può presentare pro e contro, come avrò modo di approfondire nel capitolo finale.

La tipologia del testo include testi normativi, manuali specialistici e documenti istituzionali: si tratta di testi prettamente riguardanti i trasporti e la sicurezza stradale, contenenti pertanto anche caratteristiche di testi giuridici, campagne sulla sicurezza e altri temi fulcro dell'attività della Federazione, nonché testi della Carta europea della sicurezza stradale, una piattaforma a cura della Commissione europea che riunisce migliaia di enti pubblici e privati impegnati nell'attività promozionale della sicurezza stradale⁷⁹. Alcune fonti sono reperibili online, sul sito ufficiale del programma Euro NCAP, fonte preziosa per attingere a informazioni riguardanti le norme sui *crash test*; altre sono testi legislativi della Commissione europea che vengono direttamente citati all'interno del testo da me tradotto, e che pertanto vengono ripresi in alcuni passaggi. Gli altri testi, da cui possono essere ricavati altrettanti allineamenti, appartengono sempre a un contesto europeo e provengono da istituzioni e associazioni incentrate sulla sicurezza stradale.

Ciascun testo è stato redatto e pubblicato a partire dall'anno 2000. Rispetto agli altri corpora, ho deciso di includere un testo più datato, redatto nello stesso anno della pubblicazione del testo che ho tradotto, dal momento che contiene una comunicazione della Commissione europea citata all'interno del *policy statement* della FIA. Ho ritenuto necessario includerla in questa raccolta di testi per interpretare correttamente i contenuti di tale comunicazione e per tradurre in modo opportuno il passaggio del testo che la cita. Inoltre, i testi in cui non è

⁷⁸ <http://www.makecarsgreen.com/about.html> [19.01.16]

⁷⁹ Per ulteriori informazioni, consultare il sito <http://www.erscharter.eu/it> [Ultima consultazione: 16.01.16]

indicata la data sono da considerarsi tuttora validi, essendo ancora disponibili sui siti autorevoli consultati, al momento della stesura di questo elaborato.

3.2.7 Il corpus parallelo inglese-spagnolo

In base a quanto appena affermato, ho ritenuto che fosse necessario creare un corpus parallelo tra le due lingue a cui l'italiano ha fatto da ponte, ovvero inglese e spagnolo. Pertanto il corpus parallelo è destinato prettamente alla consultazione finale e al confronto tra le due lingue. I testi contenuti sono assai pertinenti, dato che sono tratti da riviste specializzate pubblicate dalla FIA Foundation e dal FIA Institute e riguardano principalmente la sicurezza nell'ambito dell'automobilismo. Ho scelto di includere anche un testo istituzionale delle Nazioni Unite sulla sicurezza stradale, per la rilevanza dei contenuti. Tra le istituzioni figura anche il Ministero dei trasporti svedese, con un documento aggiornato al 2015 che parla di Vision Zero, la filosofia chiave alla base della quale si è sviluppata la strategia di Formula Zero.

Il corpus è di dimensioni ridotte, per via del numero di testi limitato, ed è composto complessivamente da 8 coppie di testi in inglese e spagnolo, per un totale di 54.485 parole in inglese e 65.125 in spagnolo. Ciascun testo è stato redatto e pubblicato negli ultimi anni, a partire dal 2009 e proviene da siti in costante aggiornamento.

Riporto infine i dati relativi ai corpora da me creati⁸⁰:

Tipo di corpus	N° testi	N° parole
corpus comparabile monolingue specializzato in inglese	25	343.427
corpus ad hoc specializzato in italiano	18	441.267
corpus ad hoc specializzato in spagnolo	15	659.190
corpus trilingue inglese-italiano-spagnolo	39	188.776
corpus parallelo inglese-spagnolo	16	119.610

3.3 Utilizzo di dizionari e glossari

A lungo la raccolta di materiale terminografico, come dizionari specializzati e glossari, ha rappresentato uno degli strumenti essenziali del traduttore di testi specialistici, prima di poter effettuare un confronto tra testi paralleli e consultare i corpora quando le risorse informatiche

⁸⁰ Cfr. Appendice, al termine del presente elaborato, per consultare la lista completa dei testi contenuti nei corpora.

non erano disponibili (Varantola 2000). Perciò, al fine di perseguire un'accuratezza terminologica e una precisione di lessico nel settore sportivo e nei trasporti, ho proseguito la mia ricerca linguistica basandomi anche su dizionari specialistici e glossari mirati. Ritengo che si tratti di risorse tuttora utili, se combinate con la consultazione di corpora e il supporto di esperti linguistici e settoriali; inoltre il loro uso è attestato dai teorici che si occupano di corpora nell'ambito della traduzione (Zanettin 2003:57).

L'uso di dizionari specialistici, come indica Nuccorini (1996:135), è infatti consigliato nella pratica traduttiva. Un dizionario specialistico, o tecnico, può essere categorizzato per tipologia di destinatari e per contenuto. Questa seconda categoria è quella che riguarda più da vicino la mia ricerca, per l'utilità rappresentata da dizionari che si concentrano su un settore preciso e specifico.

Come ho illustrato nel capitolo 2, i linguaggi settoriali presentano caratteristiche lessicali precise, che includono, tra gli altri, tecnicismi, forestierismi e unità polirematiche, che ho potuto individuare in dizionari e glossari sia cartacei che online, che variano per dimensione, argomento e fonte. Uno dei primi glossari che ho consultato è stato il glossario trilingue dei trasporti, disponibile online su Eurostat⁸¹, che contiene al suo interno riferimenti anche ad altri enti e che si occupa non solo di trasporto automobilistico, ma anche marittimo, aereo e ferroviario. Le voci, disponibili in italiano, inglese e francese, sono approssimativamente un migliaio.

Per attingere a una terminologia specialistica più mirata nel settore motoristico, relativa all'ambito automobilistico, mi sono invece avvalso del glossario dell'Università di Zurigo, il cui sito è consultabile sia in lingua inglese che tedesca⁸². Il glossario, che ho scaricato dal web in formato Excel, racchiude oltre 3400 termini del settore in italiano e inglese. Pur restando un glossario molto tecnico e che, come ho spiegato in precedenza, si discosta parzialmente dalla tipologia testuale sulla quale ho lavorato, rappresenta comunque una risorsa utile da consultare in fase di ricerca terminologica e traduzione.

Quando si parla di sicurezza nelle competizioni sportive, è inevitabile riferirsi ai soccorsi e alle attrezzature e personalità di intervento medico immediato, pertanto era necessario estrarre alcuni termini medici, che ho individuato in un ampio glossario inglese-italiano, in formato

⁸¹

http://ec.europa.eu/translation/italian/rei/terminology/glossaries_thematic/documents/glossario_trasporti_it.pdf [Ultima consultazione: 10.01.16]

⁸² <https://www.zhaw.ch/en/university/> [Ultima consultazione: 10.01.16]

pdf, tratto dal sito statunitense della *Social Security*⁸³. In generale, ho fatto riferimento principalmente a dizionari bilingue specializzati in campo medico.

Per quanto riguarda altri dizionari in formato cartaceo, mi sono affidato alla bibliografia, in particolare a Casamassima (1996: 672) per il ‘dizionario delle bandiere’, in cui vengono esemplificate le funzioni di tutte le bandiere adottate in Formula 1 e in quali situazioni di pericolo o emergenza vengono esposte. Sempre da Casamassima (1996: 673) ho individuato un ‘dizionario della Formula 1’, che contiene un centinaio di termini essenziali del linguaggio settoriale automobilistico in lingua italiana: a riprova di quanto affermato nel capitolo 2, non mancano i numerosi forestierismi (principalmente anglismi e francesismi), ormai entrati nell’uso comune anche in italiano in questo ambito preciso.

3.4 Siti di riferimento e riviste specializzate

Per accedere ai contenuti della Federazione, ho ritenuto che sarebbe stato più rapido e fruttuoso reperire materiale nei siti istituzionali della FIA, in particolare nella sezione dedicata alle *Publications*⁸⁴. Allo stesso modo, ho consultato altri estratti da riviste specializzate, articoli del settore e documenti sui siti della FIA, della FIA Foundation⁸⁵ e del FIA Institute⁸⁶. Le tematiche affrontate nelle riviste pubblicate riguardano in particolare sicurezza stradale e nel motorsport, sostenibilità ambientale, programmi anti-doping, piani per il miglioramento degli interventi medici di soccorso in pista e accademie sportive per i piloti più giovani (ibidem). Se per la lingua inglese il primo sito a cui fare affidamento è stato la FIA, per l’italiano e lo spagnolo i rispettivi *automobile club* nazionali, ACI e RACE, mi hanno fornito un ampio numero di documenti e contenuti utili nell’ambito dei trasporti e della sicurezza stradale, così come il Ministero dei Trasporti di Gran Bretagna⁸⁷, Italia⁸⁸ e Spagna⁸⁹.

Successivamente, uno dei miei obiettivi è stato individuare i dati statistici aggiornati agli ultimi anni, compiendo delle ricerche sul sito istituzionale della Commissione europea dedicato alla Sicurezza stradale⁹⁰, disponibile in tutte e tre le mie lingue di lavoro: inglese,

⁸³ <https://www.ssa.gov/> Il glossario è consultabile online, in formato pdf, sulla pagina web <https://www.ssa.gov/multilanguage/Italian/EN-IT-GL.pdf> [Ultima consultazione: 10.01.16]

⁸⁴ <http://www.fia.com/multimedia/type/publication/type/publication> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁸⁵ <http://www.fiafoundation.org/connect/publications> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁸⁶ <http://www.fiainstitute.com/publications/> [Ultima consultazione: 19.01.16]

⁸⁷ <https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport> [Ultima consultazione: 12.02.16]

⁸⁸ <http://www.mit.gov.it/> [Ultima consultazione: 12.02.16]

⁸⁹ http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/default.htm [Ultima consultazione: 12.02.16]

⁹⁰ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_it.htm [Ultima consultazione: 12.02.16]

italiano e spagnolo. Fin dalle primissime pagine visitate durante la mia navigazione sul sito, sono entrato in contatto con la terminologia chiave che compone il sottocodice. Inoltre, i dati ivi contenuti mi hanno consentito di paragonare i dati di cui ero in possesso dal testo di Formula Zero (rimasti al 2000) con i dati aggiornati agli ultimi anni, per osservare eventuali flessioni o aumenti nel tasso di mortalità per paese, la percentuale di lesioni gravi ecc.

Tra i siti di riferimento, ho deciso di includere anche delle banche dati, come IATE⁹¹ ed EUR-Lex⁹². Benché fossi già a conoscenza di questi due preziosi strumenti, ho affinato le mie capacità documentarie al fine di svolgere ricerche linguistiche e terminologiche più esaurienti durante il mio periodo di stage a Bruxelles. Mentre IATE si è rivelato un supporto per la terminologia tecnico-specialistica, sia per trovare unità monorematiche che polirematiche in varie lingue, EUR-Lex è stato prezioso anche per soluzioni stilistiche e morfosintattiche, in modo tale da rendere le mie traduzioni aderenti a un testo europeo, pur mantenendo le debite distanze e riconoscendo che la FIA rappresenta una federazione internazionale indipendente dall'UE, ma con la quale intrattiene rapporti e contatti. Non a caso, come mostrerò nel capitolo dell'analisi testuale, sono numerosi i riferimenti legislativi e i provvedimenti della Commissione europea a cui la FIA, tramite il suo *policy statement*, fa riferimento.

Oltre alle già citate ACI e RACE, ho tenuto in considerazione anche le riviste specializzate online Autosprint⁹³ e Omnicorse⁹⁴, soprattutto per l'utilizzo della terminologia del settore sportivo, più che per ragioni prettamente stilistiche, in quanto lo stile giornalistico delle due testate si discosta da quello presente nel testo di Formula Zero.

3.5 Consultazione di esperti

Per conferire autorevolezza e attendibilità alle mie ricerche linguistiche e terminologiche, nonché alle mie scelte traduttive, mi sono affidato a vari esperti che mi hanno guidato nel mio progetto, durante il mio periodo di formazione a Bruxelles, presso la DGT. Lo stage

⁹¹ <http://iate.europa.eu/> Banca dati elaborata dalle istituzioni UE nel 1999, al fine di potenziare la cooperazione interistituzionale con l'ausilio delle nuove tecnologie informatiche, fondendo il contenuto delle rispettive banche dati terminologiche, resa operativa all'interno delle istituzioni europee nel 2004 e infine diventata accessibile al pubblico dal giugno 2007. Per maggior informazioni, consultare la brochure su: http://iate.europa.eu/brochure/IATEbrochure_IT.pdf [Ultima consultazione: 12.02.16]

⁹² <http://eur-lex.europa.eu/homepage.html> Banca dati aggiornata quotidianamente, contenente oltre 3 milioni di voci, che consente di accedere gratuitamente alla documentazione nelle 24 lingue ufficiali dell'UE. Per maggiori informazioni, consultare la pagina web: <http://eur-lex.europa.eu/content/welcome/about.html> [Ultima consultazione: 12.02.16]

⁹³ <http://autosprint.corrieredellospport.it/> [Ultima consultazione: 23.02.16]

⁹⁴ <http://www.omnicorse.it/> [Ultima consultazione: 23.02.16]

prevedeva principalmente la traduzione di interrogazioni parlamentari riguardanti vari ambiti, tra cui politica estera, ambiente, diritti umani e immigrazione, mediante il supporto di CAT Tools come SDL Trados Studio 2014 e della vastissima memoria di traduzione della Commissione e del database interno della DGT, Euramis. Quest'ultimo, in particolare, consiste in una banca dati contenente miliardi di segmenti tradotti nelle lingue comunitarie, provenienti da testi normativi e istituzionali tradotti precedentemente da altri traduttori dell'unità. A queste attività ho integrato anche ricerche e compilazione di schede terminologiche per IATE, la banca dati terminologica interistituzionale dell'Unione europea⁹⁵. Inoltre la mia tutor, la dottoressa Gabriella Rojatti, mi ha permesso di svolgere liberamente le mie ricerche durante lo stage e mi ha messo in contatto con alcuni colleghi dell'unità, in particolare il traduttore Marco Belli e l'esperto di trasporti Roberto Rosignoli, collega traduttore presso la sede della DGT in Lussemburgo. Belli mi ha immediatamente indicato il sito ufficiale sulla sicurezza stradale della Commissione europea e alcuni riferimenti legislativi rilevanti riguardanti la sicurezza stradale all'interno dell'UE, consultabili liberamente e gratuitamente su EUR-Lex. Rosignoli invece mi ha indicato il sito specializzato di Quattroruote⁹⁶, che si occupa prettamente di auto, sport e tecnologia e presenta un lessico dal quale è possibile attingere, per acquisire maggior dimestichezza con l'ambito piuttosto circostanziato e delimitato.

In un primo momento abbiamo discusso delle normative UNECE⁹⁷, ossia dei regolamenti redatti dall'ONU recepiti dall'UE, tuttavia abbiamo mosso una critica a questo tipo di fonte per due ragioni: la prima riguardava la componente particolarmente tecnica di tali normative, che pertanto le avrebbe rese non pertinenti e quindi inadeguate nella creazione di corpora; la seconda riguardava invece la componente linguistica, dal momento che a differenza dell'UE, le lingue ufficiali dell'ONU sono soltanto sei, ovvero inglese, spagnolo, cinese, russo, francese e arabo⁹⁸. L'assenza della lingua italiana avrebbe costituito una lacuna che non mi era concessa, disponendo già di una buona quantità di testi in lingua inglese e in lingua spagnola, tratte dalle mie istituzioni di riferimento. Pertanto ho deciso di non includere le normative UNECE nei miei corpora di riferimento.

⁹⁵ Sotto la supervisione dell'esperta terminologa Francesca Fabiano, membro dello staff dell'unità italiana della DGT.

⁹⁶ <http://www.quattroruote.it/> [Ultima consultazione: 23.02.16]

⁹⁷ <http://www.unece.org/info/ece-homepage.html> [Ultima consultazione; 14.01.16]

⁹⁸ <http://www.un.org/en/sections/about-un/official-languages/> [Ultima consultazione: 14.01.16]

Il lavoro presso la DGT mi ha inoltre consentito di accedere a un'altra direzione della Commissione europea, la DG Move (Mobility and Transport)⁹⁹. Presso la sede della DG Move mi sono avvalso del prezioso contributo di due funzionari della Commissione, l'italiano Roberto Ferravante e la spagnola María Teresa Sanz Villegas, esperta spagnola di campagne e iniziative della Commissione europea riguardanti la sicurezza stradale e la sensibilizzazione sul tasso di mortalità degli incidenti. Ritengo sia stato molto utile e costruttivo aver incontrato entrambi personalmente negli uffici della DG Move, dove abbiamo dato vita a dibattiti terminologici multilingue (nelle tre lingue di mio interesse per il mio progetto di tesi: inglese, italiano e spagnolo) su alcuni termini chiave della sicurezza stradale. In particolare è emersa la discussione sulla principale terminologia riguardante la *road safety*, la complessità del termine inglese *enforcement* e le traduzioni considerate limitanti in italiano e spagnolo, nonché sulla possibile soluzione traduttiva per *fatality*, per il cui termine è sorta una questione sociolinguistica riguardante l'uso di eufemismi e la loro effettiva frequenza in determinate lingue¹⁰⁰. Sanz Villegas mi ha inoltre fornito numerose fonti che ho incluso nei miei corpora (CAST, «Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale: orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale» e la carta europea della sicurezza stradale) e mi ha guidato verso alcuni dei glossari menzionati nel paragrafo precedente, come quello disponibile su Eurostat.

Con Rojatti ho inoltre approfondito il discorso legato alle lingue procedurali (inglese, francese e tedesco) e le cosiddette lingue comuni di lavoro, che si riferiscono alle 24 lingue comunitarie ufficiali attualmente in uso, e nelle quali vengono tradotti tutti i testi normativi dell'Unione. Diverse le modalità invece delle federazioni, le quali generalmente detengono inglese e francese come lingue ufficiali (come nel caso della Federazione dell'Automobile) per lasciare spazio in taluni casi anche a tedesco, spagnolo, cinese e portoghese. L'italiano, anche a causa del suo bacino significativamente inferiore di utenti, non viene incluso tra le lingue ufficiali e pertanto risulta meno reperibile di altre.

In conclusione, in questo capitolo ho illustrato tutte le risorse raccolte durante la fase preliminare e adottate nel corso del mio elaborato. Nel capitolo conclusivo incentrato sul commento alle traduzioni, descriverò più dettagliatamente la fase operativa in cui mi sono servito di tali risorse, mentre nel prossimo capitolo passerò all'analisi del testo da me selezionato.

⁹⁹ http://ec.europa.eu/transport/about-us/index_en.htm [Ultima consultazione: 10.02.16]

¹⁰⁰ A questo proposito, riprenderò più approfonditamente e motiverò nel commento alle traduzioni le scelte compiute (capitolo 6).

4. ANALISI DEL TESTO

Per entrare nel merito dell'analisi, occorre ricordare che *“ogni enunciato ha almeno una determinata funzione comunicativa in un dato contesto, ossia assolve un (o più di un) determinato obiettivo”* (Scarpa 2008:8). Perciò è importante che il destinatario comprenda chiaramente l'intenzione comunicativa dell'emittente per comprendere il significato dell'enunciato e dare così esito positivo all'atto comunicativo.

Sulla base dell'analisi teorica di questo elaborato, sviluppata nel capitolo 2, riprendo la teoria sulle macrofunzioni di Jakobson, tra cui spicca la funzione referenziale, soprattutto per i testi specializzati, come stabilisce Gotti (1991:140). La funzione dei testi specialistici e in particolare del testo che intendo analizzare in questo capitolo è incentrata sul referente, ossia il contesto della comunicazione. Per quanto riguarda il modello proposto da Sabatini (1999), il testo va inserito tra quelli mediamente vincolanti: la sua natura ibrida lo colloca infatti tra i testi argomentativi e i testi informativi dal carattere perlopiù divulgativo. Contiene quindi una componente argomentativa, poiché come si evince da Roncoroni (2010:183) in esso si espone un problema (il numero di morti e lesioni gravi sulle strade), una tesi suffragata da varie argomentazioni finalizzate a convincere i destinatari (ovvero una disamina delle cause principali e l'opinione della FIA riguardo a come far fronte a tale emergenza) e infine una conclusione, in cui l'autore del testo tira le somme della propria argomentazione e ribadisce quanto dichiarato nell'introduzione. La parte informativa, che per De Beaugrande e Dressler (1994:24) è imprescindibile in qualsiasi tipo di testo, emerge invece dai dati statistici enunciati nel testo, dai grafici e dalle immagini a supporto del testo; inoltre, viene privilegiata la chiarezza per favorire la comprensibilità da parte del destinatario, uno dei presupposti dei testi istituzionali informativi¹⁰¹.

Il mio obiettivo in questo capitolo è presentare il testo di partenza al fine di individuarne i contenuti, le potenzialità e i limiti, delinearne la struttura, nonché definire le caratteristiche microtestuali di sintassi, lessico, stile e infine enumerare le peculiarità terminologiche, sul modello *“top-down”* seguito da Scarpa (2008:27), che prevede una descrizione delle principali caratteristiche e convenzioni macro-linguistiche delle lingue speciali (capitolo 2) per passare appunto agli elementi micro-linguistici di maggior rilevanza dal punto di vista sintattico e lessicale (paratassi e ipotassi, forme attive e passive, terminologia, campi semantici,

¹⁰¹ Cfr. capitolo 2.

espressioni idiomatiche, metafore), così come caratteristiche retoriche e di stile specifiche di un determinato tipo di testo e del genere a cui appartiene (Balboni 2000:98).

4.1 Data di pubblicazione

“Formula Zero: A strategy for reducing fatalities and injuries on track and road”¹⁰² è un *policy statement* della FIA, ossia una dichiarazione della politica interna in merito ad alcune questioni di rilievo della Federazione stessa, tra cui la sicurezza nell’automobilismo internazionale così come sulle strade cittadine¹⁰³. Uno dei primi dettagli da tenere in considerazione è la data di pubblicazione del testo: il documento risale infatti al 5 giugno 2000, il che lo rende di fatto un testo datato, al quale mancano statistiche e aggiornamenti degli ultimi 15 anni. Tramite la Federazione, ho appurato che il testo non ha subito modifiche nel corso degli anni né aggiornamenti, e che, anzi, è rimasto per anni tra i documenti di riferimento che determinano le *policy* della FIA.

Ritengo che il carattere datato di questo testo non lo renda comunque obsoleto o sorpassato, dal momento che una delle tematiche principali del documento riguarda un approccio, una modalità di pensiero, una “*filosofia a largo plazo*”, che consiste nella cosiddetta Visione Zero¹⁰⁴ e che tuttora può trovare riscontro nelle prospettive a medio-lungo termine in materia di sicurezza stradale¹⁰⁵.

4.2 Struttura del documento

Il testo inizia con la *Foreword* (Prefazione), scritta dall’allora presidente della FIA Max Mosley, che introduce alcuni dei temi fulcro della dichiarazione. A seguire, vi è un’introduzione che presenta la filosofia a lungo termine espressa da Vision Zero. La FIA ha deciso di affidarsi a tale approccio, che ha origine in Svezia, per gestire le questioni riguardanti la sicurezza sia nell’automobilismo e nei campionati internazionali che coordina, in particolar modo la Formula 1, sia sulle strade nei paesi comunitari. Terminata l’introduzione, si sviluppa quindi il corpo del testo, suddiviso in cinque sezioni, ciascuna

¹⁰² Il testo è consultabile sul sito ufficiale della Federazione ed è scaricabile in formato .pdf all’indirizzo: http://www.fia.com/sites/default/files/publication/file/Formula_Zero_5_June_2000.pdf [Ultima consultazione: 23.02.16]

¹⁰³ Cfr. capitolo 1.

¹⁰⁴ Cfr. capitolo 1.

¹⁰⁵ Comunicazione personale con María Teresa Sanz Villegas, esperta di sicurezza stradale, presso la DG Mobility and Transport a Bruxelles.

riguardante un ambito specifico e i vari soggetti coinvolti nella strategia della FIA. La prima sezione riguarda la sicurezza nel *motorsport*, mentre le successive si concentrano sui conducenti, sulla legislazione, sui consumatori e sulle strade. Le ultime tre pagine sono riservate alle conclusioni, in cui la FIA fornisce un giudizio complessivo di ciò che davvero rappresenta Formula Zero, oltre a una breve descrizione della Federazione dell'Automobile.

Il documento originale è stato strutturato suddividendo l'impaginazione in due colonne affiancate, collocate nella parte inferiore della pagina, mentre nella parte superiore lo spazio è occupato dai titoli o da grafici, contenenti dati statistici e immagini di repertorio. Talvolta, l'allineamento giustificato delle colonne ha portato a una divisione errata in sillabe di alcuni termini (come nel caso di "*behav-iour*" nella sezione "The Car and Legislation" o "*pedes-trian*" nella sezione "The Car and the Consumer"). Ritengo che in questo caso non si possa parlare di errore, sebbene questa specificità tipografica possa comportare qualche difficoltà in fase traduttiva per via dell'utilizzo di CAT tools, con segmenti e termini non riconosciuti¹⁰⁶. Un'altra peculiarità del testo è la presenza ricorrente di elenchi puntati, separati dal punto e virgola e a capo, che alleggeriscono la lettura del testo e ne risaltano il carattere conciso e diretto.

4.3 Contenuti e temi trattati

All'interno dell'introduzione viene tracciato un prospetto generale delle vittime delle strade entro i confini dell'Unione europea, suffragato da dati statistici e percentuali, illustrati in un grafico¹⁰⁷ seguito da indicazioni economiche riguardanti il budget annuale stimato dell'UE in materia di sicurezza stradale. In questa sezione viene introdotta la filosofia di Vision Zero, elencandone i principali obiettivi e di conseguenza il nuovo approccio adottato dalla FIA che trae ispirazione dalla stessa, ovvero Formula Zero.

¹⁰⁶ Cfr. capitolo 5.

¹⁰⁷ Il grafico illustra il tasso di morti su strada per miliardi di veicoli su chilometro, calcolate sulla capienza massima dei veicoli, relativi a ciascun paese dell'Unione Europea e dell'UE stessa. L'indicatore utilizzato dalla FIA descrive in modo più preciso la qualità della sicurezza del traffico stradale. Le fonti risalgono al 1999 e provengono dall'IRTAD (International Road Traffic and Accident Database), strumento inaugurato nel 1988 dal Road Transport Research Programme dell'OCSE, che raccoglie costantemente dati statistici su incidenti stradali e vittime di 29 nazioni differenti, e dal SWOV, Institute for Road Safety Research, fondato nel 1962 nei Paesi Bassi. Maggiori informazioni su: <http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/about.html> e https://www.swov.nl/index_uk.htm

Cfr. OECD/ITF (2008). *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*, OECD Publishing, Paris

Nella sezione “Safety in motorsport”, la FIA menziona brevemente alcuni fatti salienti della storia della sicurezza nel Campionato del Mondo di Formula 1, affidandosi a un altro grafico statistico che mostra l’evoluzione delle vittime e delle lesioni gravi causate da incidenti occorsi durante i Gran Premi, dagli anni ’60 agli anni ’90.

Nel paragrafo “Lessons from the track” si evince come l’analisi degli incidenti avvenuti in pista può essere cruciale nella risoluzione di problemi e nell’individuazione di falle di sicurezza, in particolare tramite dei dispositivi quale l’Accident Data Recorders, una sorta di “scatola nera” delle vetture di Formula 1¹⁰⁸. In aggiunta a ciò, si affronta in “Medical Intervention”, la questione riguardante gli interventi dello staff medico in pista in caso di incidente. Nel paragrafo “Safety Regulations” si fa cenno al *World Motor Sport Council*¹⁰⁹ (Consiglio Internazionale dell’Automobilismo), in merito alle numerose modifiche ed evoluzioni del regolamento attuate per innalzare il livello di sicurezza nelle competizioni, in particolar modo negli anni ’90. I rapporti di collaborazione stretti dalla FIA nel corso della sua storia hanno portato anche all’attuazione di dispositivi di fondamentale importanza, tra cui il dispositivo *HANS* (Head and Neck Support)¹¹⁰, nel paragrafo “A partnership approach”. Nella sezione “The Driver”, si fa riferimento alla responsabilità umana in caso di incidente. Come già visto in Vision Zero, bisogna tenere in considerazione l’errore umano e la responsabilità del conducente, pertanto anche quella del pilota, se la filosofia viene declinata anche alle competizioni sportive. Ciò non implica né una totale assoluzione dello stesso né una condanna, tuttavia la FIA si adopera per fornire informazioni sulla formazione del pilota, sulle cinture di sicurezza e sui limiti di velocità. Nel grafico contenuto in questa sezione è riportata invece la percentuale di conducenti, suddivisi per paesi, che dichiarano di aver superato il limite di velocità in autostrade, strade principali o aree edificate. Il paragrafo “Drink and drug driving” solleva un’altra importante questione, riguardo all’incidenza dell’uso di alcolici o di sostanze stupefacenti negli incidenti stradali avvenuti nei paesi dell’UE, in base a dati statistici osservati dal Governo britannico alla fine degli anni ’80, paragonati a uno studio effettuato dieci anni dopo dal dipartimento britannico per i

¹⁰⁸ Cfr. la pagina dedicata sul sito della FIA Foundation <http://www.fiafoundation.org/our-work/motor-sport-safety/projects/accident-data-recorders> con http://www.formula1-dictionary.net/adr_accident_data_recorder.html [Ultima consultazione: 07.01.16]

¹⁰⁹ Per maggiori informazioni consultare il sito <http://www.fia.com/world-motor-sport-council> [Ultima consultazione: 07.01.16]

¹¹⁰ Cfr. capitolo 1.

trasporti¹¹¹. In questo paragrafo la FIA mira a sensibilizzare il pubblico su un tema negli ultimi anni sempre più spinoso e conferma il suo impegno promozionale per l'introduzione di un sistema di avvertenza a "semaforo" che regoli l'uso di farmaci, per avvertire il conducente del rischio assunto mettendosi alla guida.

La sezione successiva "The Car and Legislation" si focalizza sulle normative riguardanti diversi ambiti legati alla sicurezza. In tal senso, la FIA manifesta l'esigenza di una legislazione più rigida sui crash test da parte della Commissione europea¹¹², oltre che un'applicazione delle norme più severe per tutelare categorie a rischio come bambini e pedoni. A occuparsi dei crash test è l'*European New Car Assessment Programme* (Euro NCAP) acronimo di "*Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili*" che ha sede a Bruxelles¹¹³, mentre per la sicurezza dei bambini è previsto il sistema di attacco Isofix, ossia un sistema di standardizzazione dell'aggancio tra i seggiolini auto per bambini previsti dal codice della strada e un sedile di automobile¹¹⁴. Anche conosciuto negli USA come LATCH ("*Lower Anchors and Tethers for CHildren*"), è presente sulle auto prodotte in Europa dal 2005 e nel 2000 la FIA riteneva che dovesse essere reso obbligatorio per tutte le nuove automobili acquistate in Europa.

La sezione "The Car and the Consumer" approfondisce il programma di Euro NCAP, le sfide lanciate e gli obiettivi prefissati, in particolare su due fronti: la protezione della testa in caso di incidente e l'aumento delle valutazioni di sicurezza per le macchine da quattro a cinque stelle. Per quanto concerne il primo fronte, l'obiettivo di proteggere la testa in caso di incidente si può raggiungere con l'esito positivo al test del palo, che valuta la protezione offerta dalla vettura per il capo del conducente¹¹⁵. Per quanto riguarda il secondo fronte, la FIA cerca di dare impulso ai governi nazionali, visto l'impegno delle organizzazioni

¹¹¹ <https://www.gov.uk/government/organisations/department-of-the-environment-transport-and-the-regions> [Ultima consultazione: 3.01.16]

¹¹² La Commissione europea ha presentato nel marzo del 1995 una proposta di direttiva al Parlamento Europeo a un dibattito pubblico svoltosi a Bruxelles, e che ha visto tra i partecipanti anche l'ex pilota austriaco di Formula 1 Gerhard Berger.

¹¹³ Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito ufficiale <http://www.euroncap.com/it/sicurezza-dei-veicoli/la-valutazione-in-dettaglio/sicurezza-degli-adulti/test-frontale-disassato/> [Ultima consultazione: 3.01.16]

¹¹⁴ <http://www.autoinformazioni.org/trasporto-bambini/10-isofix-il-sistema-di-attacco-dei-seggiolini-auto-per-bambini-cosa-e-come-si-usa-e-come-sceglierlo> [Ultima consultazione: 09.12.15]

¹¹⁵ <http://www.euroncap.com/it/sicurezza-dei-veicoli/la-valutazione-in-dettaglio/sicurezza-degli-adulti/test-del-palo/> [Ultima consultazione: 09.12.15]

motoristiche europee per incentivare la consapevolezza dei consumatori e per innalzare il livello di sicurezza dei veicoli immessi sul mercato¹¹⁶.

Nella sezione “The Road”, l’attenzione viene spostata sulla progettazione, la manutenzione e la modernizzazione delle strade. In Formula 1 i piloti a bordo delle loro monoposto vengono informati all’istante da ingegneri di pista, meccanici o commissari di gara, su una potenziale situazione di pericolo scaturita da un incidente, il che consente loro di rallentare nei punti della pista a maggior rischio, di attendere l’ingresso in pista della Safety Car o di fermarsi per tornare ai box in caso di bandiera rossa¹¹⁷. Stando a quanto afferma lo *statement*, occorrerebbe fornire informazioni immediate anche ai conducenti che guidano sulle strade e migliorare la presenza di segnaletica stradale nonché la sicurezza della progettazione stradale. Per far fronte a ciò, la FIA ritiene che si possa intervenire con le cosiddette *Low cost measures*¹¹⁸ e con degli opportuni interventi di manutenzione e riasfaltamento delle strade¹¹⁹. La Federazione cita anche l’*European Road Assessment Programme* (Euro RAP)¹²⁰, un’associazione internazionale non lucrativa analoga a Euro NCAP¹²¹ fondata nel 1999 a Bruxelles che si prefigge di analizzare lo stato di sicurezza delle strade e di stabilirne gli standard qualitativi, coinvolgendo società civile, organizzazioni motoristiche, produttori di veicoli e autorità stradali.

Nell’ultima sezione, la FIA riprende quanto detto in precedenza e riassume i capisaldi dell’approccio di Formula Zero, concentrandosi sui tre principali attori a cui è destinato il documento: il conducente, la macchina e la strada. Infine nell’ultima pagina viene inclusa una breve descrizione della Federazione, risalente al periodo in cui è stato divulgato il documento, ossia giugno 2000, contenente una breve storia e un riassunto dei principali obiettivi e delle aree di interesse della FIA.

¹¹⁶ In particolare, uno dei criteri determinanti per un consumatore è quello di scegliere la vettura più affidabile e sicura, basandosi appunto sul criterio di valutazione in stelle, regolato da Euro NCAP.

¹¹⁷ FIA (2015). Formula One Sporting Regulations.

¹¹⁸ http://www.energyagency.org.uk/en/low-cost-measures_46638/ [Ultima consultazione: 09.12.15]

¹¹⁹ Inoltre, si fa riferimento ai sistemi di trasporto intelligenti della Commissione europea, gli ITS – Intelligent Transportation System, la cui integrazione è vitale per aumentare la sicurezza e fronteggiare i problemi crescenti di traffico intenso e di emissioni in Europa e il cui uso consiste nell’applicazione di varie tecnologie di informazione e comunicazione a tutti i mezzi di trasporto.

¹²⁰ <http://www.eurorap.org/about-us/>

¹²¹ Ibidem.

4.4. Caratteristiche testuali

Il testo presenta alcune caratteristiche proprie dei linguaggi istituzionali, come analizzato nella parte teorica contenuta nel capitolo 2, che mi propongo di approfondire di seguito.

4.4.1 Stile e registro

Lo stile del testo è comune ai vari documenti della Federazione che ho consultato, ma anche ai testi di altre istituzioni che si occupano di campagne per la promozione della sicurezza stradale. Dal momento che lo scopo del testo è quello di sensibilizzare il pubblico riguardo a varie problematiche, il tono non risulta neutro e imparziale, bensì appare in alcuni casi enfaticizzato. Nella distinzione in macrotipi effettuata da Sabatini (1999), ritengo che il testo si possa inserire tra i testi molto vincolanti e mediamente vincolanti, data la sua natura ibrida, alternando la funzione argomentativa a quella informativa. Pur essendo prerogativa delle lingue speciali l'assenza di emotività, è possibile ammettere connotazioni positive o negative, che si discostano dal carattere generalmente neutrale di testi molto vincolanti (Mammino 1995:139). Tale caratteristica è riscontrabile dall'uso di aggettivi particolarmente enfatici, che, a seconda della circostanza, vogliono sottolineare aspetti di rilievo per la Federazione. Ciò si può riscontrare in alcuni passaggi, tra cui:

“Low cost measures (LCM) can make a great difference”

“The FIA believes that adopting the right legislative requirement for pedestrian protection is one of the most important road safety measures still to be addressed”

“The European motoring organisations have played a significant role in improving safety legislation”.

Esempi di aggettivi dalla connotazione negativa si trovano invece nella Prefazione, quando si afferma *“reduce the unacceptable number of deaths and injuries on our roads”* o nell'introduzione

“The road transport system must be designed so that people's mistakes do not necessarily have disastrous consequences”.

È qui che emerge il carattere ibrido del testo, in cui da una parte argomenta, nel tentativo di attirare l'attenzione del destinatario, e dall'altro lo informa, facendo affidamento a dei dati statistici recanti cifre e percentuali, come enunciato all'inizio di questo capitolo. Questo è uno degli esempi in cui gli autori del testo formulano un giudizio personale – in questo contesto negativo – per allarmare il lettore, informarlo, ma soprattutto metterlo al corrente di un grave

problema. Il carattere del testo è quindi parzialmente divulgativo, poiché l'autore del testo (lo specialista) si rivolge anche a non specialisti, inserendo informazioni su argomenti tecnici e servendosi anche della lingua comune, se necessario (Scarpa 2008:14).

In altri casi, per attribuire maggior autorevolezza a quanto afferma, la FIA si serve di coppie sinonimiche, su cui si è espresso, a livello teorico Jakobson (1959:113-118). Ne è esempio la frase seguente:

“Clearly an efficient enforcement system will always be needed but convincing the public of the importance and relevance of speed limits is an essential part of the Formula Zero strategy.”

O ancora, a coppie di aggettivi, non necessariamente legati da rapporti di sinonimia, con funzione informativa (Sabatini 1999):

“Too frequently speed limits are set in an apparently arbitrary and fragmented manner.”

Per Scarpa (2008:48), invece, nelle lingue speciali si tende a non ricorrere frequentemente a sinonimia e polisemia, in favore di un tecnicismo dal significato univoco e specifico in un testo vincolante.

Il grado di formalità del registro nel testo resta comunque medio-alto, come previsto dalle convenzioni di testi istituzionali come questo¹²². Facendo riferimento ai tre parametri fissati da Halliday e Hasan (1989), si riconosce nel *field*, l'attività propositiva della Federazione a sostenere dei provvedimenti efficaci per migliorare la sicurezza stradale; il *tenor* prevede un'intenzione comunicativa chiara e trasparente per agevolare la comprensione da parte del destinatario; infine il *mode*, ovvero il canale, è come viene diffuso il contenuto, tramite il *policy statement* pubblicato sul sito ufficiale della FIA.

Nel testo le espressioni colloquiali vengono perlopiù evitate. Tuttavia, sebbene in testi dall'alto livello di formalità prevalga una forte impersonalità (Cortelazzo 2003:100-101), l'intento di Formula Zero è quello di coinvolgere i destinatari e di persuaderli ad aderire alla strategia proposta per ridurre il numero di vittime e di lesioni negli incidenti stradali. D'altronde, la funzione persuasiva delle istituzioni pubbliche viene spesso affiancata a quella informativa (Sepe 2003:35).

Viene inoltre fatto ampio uso della prima persona plurale, considerata inclusiva (Duranti 2005:168), poiché l'emittente intende ridurre la distanza tra sé e il destinatario. Tra i testi vincolanti, sono quelli scientifici e normativi a fare a meno di questo utilizzo, mentre testi di

¹²² Cfr. capitolo 2.

tipo più argomentativo cercano di avvicinarsi al destinatario e coinvolgerlo (Sabatini 1999:155). Si osserva questa peculiarità per esempio in:

“...target setting is of vital importance in the reduction of deaths and casualties on our roads”

“But the primary responsibility in developing and implementing effective road safety strategies must rest with our governments”.

Ritengo che tale strategia possa essere indicativa di una dimensione sociale e collettiva del tema trattato, come viene definita da Mangano e Terracciano (2013:38), coerente con l'intenzione divulgativa della Federazione di sollevare un dibattito di dimensioni comunitarie in cui tutti i soggetti coinvolti all'interno dell'UE vi siano partecipi: le istituzioni europee, le associazioni motoristiche, i cittadini e i produttori di auto.

4.4.2 Aspetti morfosintattici

4.4.2.1 Subordinazione e coordinazione

“Subordination (or embedding) and coordination are two syntactic means that speakers use in order to combine propositions that would otherwise have to be stated in strings of independent sentences. Subordination involves the use of a sentence as an element in the structure of another sentence [...], coordination involves the linking of two or more sentences.” (Aarts & Aarts 1982:82)

Sulla base di questa definizione, si comprende l'importanza di subordinazione e coordinazione nell'elaborazione di proposizioni e in definitiva di testi. Dal punto di vista morfo-sintattico, il documento presenta delle proposizioni generalmente brevi e sintetiche, caratterizzate da una modesta quantità di subordinate (perlopiù relative introdotte da “*which*” o “*that*”). Ad esempio:

“In this document the FIA has focused on the three main parameters which must be addressed in the road transport system.”

“The licensing system also provides a means of sanctioning drivers for actions that are considered prejudicial to safety”.

È dunque piuttosto frequente l'uso della paratassi e delle congiunzioni coordinanti:

“Such an approach would be predicated on the assumption that no deaths or injuries on our roads are acceptable and that any percentage reduction target should be seen as an important but interim objective on the road to the long term goal of zero fatalities”.

Pur essendo la FIA autrice del testo, mediante l'intervento del presidente che allora vi era a capo, si riferisce più volte a sé stessa in terza persona, in particolare al termine di ogni sezione o paragrafo, quando esplicita una propria dichiarazione e propone delle soluzioni o dei provvedimenti, di tipo legislativo o tecnico. A più riprese si riscontrano espressioni quali “*The FIA has researched...*”, “*The FIA believes...*”, “*The FIA also believes...*”, tuttavia in alcuni casi il soggetto assume la prima persona plurale, per esempio in “*Because we cannot always rely on driver behaviour...*” o “*Despite this we may be able to prevent fatalities and serious injuries in car crashes...*”. Ritengo che la Federazione voglia mostrare in questi particolari frangenti la propria partecipazione al problema discusso, esporsi in prima persona per sottolineare il proprio impegno e gli sforzi che compie in prima linea per la sicurezza.

Sia Cortelazzo (2003) che Fortis (2005) si soffermano sulla spersonalizzazione dei testi istituzionali, siccome l'autore del testo non scrive per sé, bensì per l'ente a cui appartiene. Tuttavia l'uso impersonale o passivante del *si*, alla stregua del passivo e delle nominalizzazioni tendono a prendere le distanze tra emittente e destinatario (ibidem), occultando il primo; analogamente, la Federazione, parlando in prima persona, intende in taluni casi mostrarsi esplicitamente al lettore.

Dal punto di vista morfologico, i tempi verbali più frequenti degli enunciati sono *present simple* e *present perfect*, in particolare nel primo caso quando vengono espressi una proposta o un giudizio da parte della FIA, mentre nel secondo caso quando si indica un provvedimento recente o iniziato e non ancora portato a termine nel momento in cui è stato stilato il testo. L'uso dell'indicativo è più chiaro e preferibile al pur possibile uso del congiuntivo (Alfieri 2011:23) per via della funzione comunicativa di questo modo all'interno di testi specializzati: quando il livello di generalità prevale, si tende a utilizzare il *present simple*, mentre quando la generalità dell'enunciato diminuisce, si propende per il *present perfect*; sono pur presenti nel testo casi di *simple past*, comunemente usato in riferimento a un evento verificatosi solo una volta nel passato, spesso con una precisa indicazione temporale (Gotti 2008:92-93).

“In Sweden in October 1997, the Riksdag introduced Vision Zero as a long term goal for road safety.”

Se Alfieri (2011:23) afferma che andrebbero limitati i verbi *dovere* e *potere*, Gotti (2008:134) parla dei modali deontici e del futuro (*must, shall, will, would*) come forme verbali in cui l'autore rivendica e sottolinea l'impegno del soggetto a fronte di un problema, nella ricerca di una soluzione. Nelle lingue speciali *will* non esprime l'aspetto temporale comunemente

esemplificato dal futuro, bensì la quasi certezza o inevitabilità di un certo evento (Sager et al. 1980:210-211), come esemplificato di seguito:

“Many organisations and stakeholders – from motor manufacturers to motoring organisations will play an important role in achieving Formula Zero’s objectives.”

“This renewal of the car parc will bring benefits in terms of air quality and CO2 reductions as well as in safety performance.”

“This ‘traffic light’ system would give motorists a clear indication of the potential impairing effects of over-the-counter drugs.”

Le proposte avanzate dalla Federazione sono numerose e vengono spesso esplicitate mediante il condizionale: basti pensare che “*should*” ricorre ben 27 volte all’interno del testo e “*could*” 7 volte (mentre la maggior potenzialità espressa da “*can*” si ripete 14 volte). Nelle lingue speciali tendenzialmente l’uso del condizionale e dei modali inglesi come *would*, *should* e *may* può scaturire da motivazioni differenti da quelle della lingua comune, poiché nel caso di quest’ultima può esprimere un suggerimento o un consiglio, mentre nei linguaggi speciali possono assumere a tutti gli effetti un significato più perentorio, al pari di *must* (Trimble 1985:119-120). Secondo Palmer (1979: 153-154) *may* può acquisire talvolta l’accezione di *tend to*.

“Designing roads to take into account driver perception may involve ‘slowing down’ the visual impression of the road, greater use of speed signs, changing the colour of the road surface and using road markings (or removing them) to influence the judgement of motorists.”

Tale utilizzo della *condition clause* e dei modali è attestato (Bhatia e Gotti 2006:75) come strategia linguistica, adottata in questo caso per guidare il lettore nei procedimenti e nelle modalità di intervento proposte dalla FIA, al fine di trasmettere un messaggio chiaro che venga recepito e appreso. Generalmente tale uso del condizionale ha valore deontico, ovvero l’autore del testo tenta di esortare, persuadere il destinatario (o i destinatari) a compiere determinate azioni. Ecco alcuni esempi specifici del testo analizzato:

“Such an approach would be predicated on the assumption that no deaths or injuries on our roads are acceptable and that any percentage reduction target should be seen as an important but interim objective on the road to the long term goal of zero fatalities.”

“It soon became clear that the only acceptable safety objective should be zero fatalities and serious injuries.”

Inoltre, la FIA si serve di ripetizioni e riprende più volte discorsi già trattati in precedenza, per reiterare il proprio giudizio, evidenziare un passaggio di particolare rilievo o ricapitolare quanto affermato. Questo particolare utilizzo della ripetizione, espediente per conferire coesione al testo e rafforzare ciò che si è già dichiarato, è consuetudine nell'ambito legale e istituzionale (Gotti e Giannoni 2006:13). È quanto si può constatare nella frase seguente, che si ripete all'interno del testo:

“Motorsport is inherently dangerous.”

Tale riflessione, il cui intento è di ribadire la natura intrinsecamente rischiosa e potenzialmente fatale dell'automobilismo, è ricorrente e viene citata dalla Federazione anche sul proprio sito ufficiale.¹²³

La FIA esprime con frequenza il proprio giudizio e avanza delle proposte di azione, con l'uso dell'indicativo accompagnato da un verbo di opinione. Tale utilizzo, attestato in lingua inglese da Desiderio (2000:66) prevede che ai verbi di opinione come *to think, to believe, to consider, to suppose* e altri ancora, segua una proposizione oggettiva che esprime un'idea o un'azione futura, espressa da *will* o *would*. Nel testo *“The FIA believes that...”* ricorre ben 17 volte all'interno del testo: di queste, una è contenuta nella prefazione (esempio 1); una all'interno dell'introduzione (esempio 2); 14 nel corpo del testo (nell'esempio 3 uno dei casi); infine l'ultima nella conclusione (esempio 4).

Esempio 1:

“The FIA believes that adopting what we have called Formula Zero will have significant safety benefits and help to reduce the unacceptable number of deaths and injuries on our roads.”

Esempio 2:

“The FIA believes that such a shift in emphasis when approaching safety on the road would have significant benefits.”

Esempio 3:

“The FIA believes that it is vital to publicise as widely as possible across the EU the risks of inappropriate speed and the reasons for speed limits.”

Esempio 4:

“The FIA believes that road safety strategy is Formula Zero.”

¹²³ Cfr. Capitolo 1.

In particolare, l'ultimo esempio riprende esattamente la prima dichiarazione della FIA, direttamente dalla Prefazione, a mio parere conferendo al testo una struttura coerente e circolare.

4.4.2.2 Forma attiva e passiva

La depersonalizzazione è evidenziata da Gotti (2003:96-102) come caratteristica peculiare dei linguaggi specialistici. La costruzione di forme passive trova molti riscontri, permettendo di focalizzare l'attenzione sul soggetto che subisce l'azione e di porre in secondo piano (o persino di omettere) l'agente o causa efficiente. Nel testo originale inglese sono presenti varie forme verbali in diatesi passiva, ad esempio:

“In the Formula Zero approach improved road layout and safety designs must be combined with pedestrian friendly vehicle design”

“The Vision Zero approach emphasises that it is deaths and personal injuries which have to be eliminated, not that all accidents must be avoided.”

“The auditing of Europe's roads should be based on a three tier 'traffic light' system”.

In questi esempi, la Federazione occulta il complemento di agente o di causa efficiente, evidenziando il soggetto che subisce l'azione. L'intenzione di occultare l'agente sembra motivata dal fatto che nel testo cause e responsabilità verranno poi affrontate in altre sezioni.

Un altro uso peculiare della forma passiva che mostra lo stesso intento appare nell'introduzione:

“Every year 43,000 people are killed, and a further 1.6 million are injured on Europe's roads.”

Anche in questo caso, sebbene l'azione di “*morire*” sia intransitiva, nel testo si è deciso di utilizzare la diatesi passiva, omettendo l'agente, e attirando immediatamente l'attenzione del lettore sul soggetto, “*43,000 people*” e “*1.6 million (people)*”.

4.4.3 Caratteristiche lessicali

4.4.3.1 Terminologia

Come ho analizzato nel capitolo 2, i linguaggi settoriali prevedono una terminologia e un lessico specifici, che variano a seconda dell'ambito di pertinenza. Formula Zero mostra proprio alcuni esempi tra quelli evidenziati in merito al settore sportivo e al settore dei trasporti e della sicurezza stradale. Nella lingua di partenza sono compresi termini che hanno

un uso internazionale, avendo conosciuto una diffusione in più lingue: si riscontrano per esempio *Grand Prix, Pit Lane, Safety Car, Motorsport, team, crash test* e *HANS*. I termini specifici più frequenti che ho individuato nel testo riguardano innanzitutto i principali *topics* nella casistica degli incidenti stradali, come *death, fatality, serious injury, danger, road traffic, accidents, vehicles, behaviour*; i cosiddetti *road users*, come *cyclists, pedestrians, motorcyclists* e *drivers*, con un'attenzione particolare a questi ultimi, riferendosi nella lingua inglese non solo ai conducenti ma anche ai piloti delle competizioni sportive; infine le varie tipologie di strade, come *motor ways, trunk roads* e *local roads*.

Come menzionato nel capitolo 2, nei linguaggi di specialità è possibile individuare campi semantici, in cui la terminologia appartiene a un'area ben precisa e connotata (Cortese 1996:206). Nello *statement* vengono affrontati vari argomenti, in più ambiti, in aree specifiche che si discostano in parte da quelli prevalenti, come il tecnico e l'automobilistico. Il dominio più diffuso è quello tecnico, in cui è possibile imbattersi quando si cita l'attrezzatura a disposizione di piloti e conducenti per la propria sicurezza alla guida: *seatbelts, helmets, overalls, child seats*. Da rilevare anche il dominio medico, nella sezione "Safety in Motorsport", che include termini generici come *doctors* e *paramedics*, fino a termini più specifici quali *consultant general, consultant anesthetists, consultant general* e *orthopedic surgeon, spinal neurosurgeon, burns specialist*, tutti riferiti a professioni mediche. A questi vanno ad aggiungersi nomi di strutture come *medical centres, intensive resuscitation rooms* e *operating theatre*. Non sorprende la folta presenza di termini medici in questo ambito, come mostrano gli studi di autori come Schirmacher (1996) a proposito dell'evoluzione della sicurezza e dell'intervento medico nella Formula Uno.

La Commissione europea viene più volte menzionata dalla FIA, in merito all'evoluzione della legislazione sulla sicurezza stradale all'interno dell'UE, pertanto nel testo vengono inclusi rimandi alla terminologia giuridica. *Policy, strategy, commitment, enforcement, compliance, communication, directive, action programme* sono tra i termini più frequenti appartenenti al dominio giuridico. Altrettanto si può dire per il dominio economico, che costituisce parte del testo e si manifesta in termini, quali *revenue, market, cost effective, stakeholders, invest, taxes, inflation, budget*. Nel suo ruolo di organizzazione *no-profit*¹²⁴, la FIA in più occasioni solleva questioni di carattere finanziario, al fine di incoraggiare gli investimenti dei governi destinati alla promozione della sicurezza stradale e a tutti i provvedimenti che possano condurre a progressi tangibili.

¹²⁴ Cfr. capitolo 1.

Interessante è la presenza del campo semantico cosiddetto ‘bellico’, retaggio del linguaggio sportivo che spesso è solito paragonare le competizioni a delle battaglie (Bascella 1962:86). Nel testo per esempio si parla di “additional challenge”, a proposito del programma europeo di valutazione di sicurezza delle vetture.

“These important changes set an additional challenge, which some car makers have already taken up, in meeting Euro NCAP's ever more demanding requirements.”

4.4.3.2 Figure retoriche

In un documento ibrido come questo, contenente riferimenti legislativi e terminologia tecnica, è possibile anche imbattersi in figure retoriche quali metafore, come nel caso seguente:

“Euro NCAP acts as a catalyst for improved vehicle safety in the EU.”

Le metafore rappresentano dei giochi di parole, ed appartenendo a un linguaggio figurato, conferiscono espressività ad ogni tipo di testo (Gotti 1992:242). Sfruttando la similitudine implicita nell’adozione di un certo lessema e facendo uso di processi di associazioni semantiche, può produrre una descrizione al contempo essenziale e suggestiva, per destare l’attenzione del lettore, o avere una funzione vocativa e richiamare quindi a un’immagine precisa nella mente. Beccaria afferma che tanto maggiore è la distanza o la relazione tra i due campi semantici, tanto più è efficace e sintetica è la metafora adottata (1994:488). Il suo utilizzo all’interno di questa tipologia testuale non deve sorprendere: Newmark (1988:152-172) sottolinea che non sia prerogativa esclusiva del linguaggio letterario, ma che si possa includere anche in altri linguaggi.

Nell’introduzione, quando vengono estrapolati i principi di Formula Zero e in quali aspetti attinge direttamente da Vision Zero si legge:

“Such an approach would echo the aspirations of Sweden's pioneering approach to road safety management.”

Qui *echo* figuratamente implica un’ispirazione, un’aderenza a quel pensiero, che ‘riecheggia’ i dettami di Formula Zero, che ne trae spunto assumendo un’identità propria ma analoga. Più avanti, nella sezione riguardante l’assunzione di alcolici e di sostanze stupefacenti alla guida, si fa riferimento a ciò come un “*growing phenomena*”.

Degne di nota sono le metafore presenti nel testo che richiamano a delle immagini specifiche, che si accostano al mondo dei motori e al linguaggio riguardante i trasporti, e in particolare le

quattro ruote, e che ritengo siano state inserite intenzionalmente per connotare maggiormente il testo. Tra gli esempi più rappresentativi si annoverano i seguenti:

“The Technical and Sporting Regulations governing Formula One set the highest standards and provide a proving ground for safety measures prior to introduction in other international racing classes.”

“The FIA is convinced that the lessons learned on the track can yield significant safety benefits on the road.”

“According to the communication, Euro NCAP has accelerated the improvement of car safety design by five years.”

4.4.4 Sigle e acronimi

Nei linguaggi specialistici, abbondano sigle e acronimi, il cui ruolo è di abbreviare nomi che indicano associazioni o compagnie, organizzazioni locali, nazionali o internazionali, nazioni o dispositivi (Gotti 2008:195). Tale uso è frequente solitamente nei testi istituzionali proprio per la presenza degli organismi sopra citati e generalmente avviene per prediligere la brevità e non dare luogo a ripetizioni superflue (Byrne 2014:152). La Federazione nel proprio testo cita, oltre al dispositivo *HANS* (Head And Neck Support), vari organismi e associazioni, spesso indicati appunto con sigle e acronimi. La stessa FIA è l'acronimo del francese *Fédération Internationale de l'Automobile*. Dal momento che in questo testo la FIA si occupa prettamente dell'Europa, appaiono sovente le sigle degli organismi internazionali EU e EC (rispettivamente delle denominazioni anglofone di Unione europea, *European Union*, e Commissione europea, *European Commission*) nonché nomi dell'associazione internazionale *no-profit*, la Euro RAP, e il Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili, l'Euro NCAP, di cui ho parlato precedentemente in questo capitolo. Tra le altre sigle riscontrabili figurano inoltre l'AIT (*Alliance Internationale de Tourisme*)¹²⁵, organizzazione non governativa e non lucrativa, che nel testo viene indicata come *sister organisation* che collabora a stretto contatto con la FIA.

In riferimento alla situazione del Regno Unito, si citano le *low cost measures* come misure suggerite per ridurre il numero di incidenti, abbreviate con la sigla LCM, e i *variable speed limits* con VSL. Altrettanto è stato fatto per l'organo britannico, ormai non più esistente e

¹²⁵ Come afferma il sito ufficiale <http://ait-touringalliance.com/about-ait-its-history>, l'AIT rappresenta gli interessi delle federazioni e delle associazioni nazionali. [Ultima consultazione: 09.12.15]

sostituito, il DETR, *Department of the Environment, Transport and the Regions*¹²⁶. Infine compare la sigla ISA, che riassume *Intelligent Speed adaptation* (sistema di adattamento intelligente della velocità), e si riferisce a un dispositivo che raccoglie informazioni sulla posizione corrente di un veicolo e avverte il conducente dei differenti limiti di velocità da rispettare¹²⁷.

4.4.5 Toponimi

Nel testo è possibile individuare nomi geografici e toponimi, prettamente di paesi membri dell'Unione Europea. La Svezia è una delle nazioni menzionate proprio per aver dato origine alla filosofia di Vision Zero. Nella sezione "The Driver" si parla specificatamente del Regno Unito in merito allo sviluppo di nuove tecnologie e ad alcuni dati statistici riguardanti l'uso di sostanze stupefacenti alla guida, mentre nei grafici precedentemente menzionati sono mostrati i dati dei paesi membri dell'UE, presi come campione a fine statistico.

Infine, dato che più volte si fa cenno alla Commissione europea e al Parlamento, viene nominata anche la capitale belga, Bruxelles (nella versione inglese, *Brussels*). Durante il mio periodo di formazione in Belgio, mi sono confrontato con una realtà sovranazionale¹²⁸, come quella rappresentata appunto dalla Federazione dell'Automobile e dalle istituzioni europee. Pur non essendo un toponimo, il termine *pan-European* esprime in modo esaustivo questa realtà, oltre a sollevare una peculiarità traduttiva, nella quale mi addentrerò nel capitolo 6.

¹²⁶ Ibidem.

¹²⁷ Cfr. con

http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/knowledge/speed/new_technologies_new_opportunities/intelligent_speed_adaptation_isa_en.htm [Ultima consultazione: 09.12.15]

¹²⁸ Comunicazione personale con Rojatti, traduttrice e tutor durante il mio stage presso la DGT.

5. TESTO DI PARTENZA E TRADUZIONI

5.1 Testo di partenza e traduzione a fronte

Di seguito riporto il testo originale di Formula Zero con la traduzione a fronte in italiano. Per motivi di layout e formattazione, ho deciso di non mantenere invariata l'impaginazione e la divisione in colonne adottata nel file originale in .pdf, ma ho conservato la suddivisione in sezioni e paragrafi, le dimensioni e le caratteristiche grafiche del font come grassetto e corsivo. Infine, all'interno dei testi sono riportati anche i grafici contenenti i dati statistici e le immagini allegate, a supporto del lettore. Il testo originale è di proprietà esclusiva della Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA). Tutti i contenuti, sia il testo, la grafica, le tabelle, le immagini e le informazioni presenti all'interno del documento originale sono protetti ai sensi delle normative sul diritto d'autore e relative alla proprietà intellettuale. Ogni prodotto o società menzionati in questo elaborato sono marchi dei rispettivi proprietari o titolari e possono essere protetti da brevetti e/o copyright concessi o registrati dalle autorità preposte. L'intero contenuto del testo non è stato copiato e utilizzato per fini di lucro né per trarne qualsivoglia utilità, ma solo ed esclusivamente per fini didattici.

Formula Zero

A strategy for reducing fatalities and injuries
on track and road

A policy statement by the
Fédération Internationale de l'Automobile

Formula Zero

Una strategia per ridurre i morti
e le lesioni gravi in pista e su strada

Un *policy statement* della
Federazione Internazionale dell'Automobile

Contents

2	Foreword
3	Introduction
5	Safety in Motorsport
9	The Driver
13	The Car and Legislation
15	The Car and the Consumer
17	The Road
19	Conclusion
21	The FIA

Indice

2	Prefazione
3	Introduzione
5	La Sicurezza nel Motorsport
9	Il pilota
13	L'Auto e la Legislazione
15	L'Auto e il Consumatore
17	La Strada
19	Conclusione
21	La FIA

Foreword



Safety is an absolute priority for the FIA.

As the governing body of motorsport and the representative of more than 100 million motor-ing consumers worldwide, it is clearly the FIA's responsibility to not only implement the most demanding safety standards achievable in racing, but to ensure that the safety lessons learned from the track can be, and are, applied to the road.

Every year 43,000 people are killed, and a further 1.6 million are injured on Europe's roads. The FIA is a driving force in the campaign to reduce these tragic deaths and injuries.

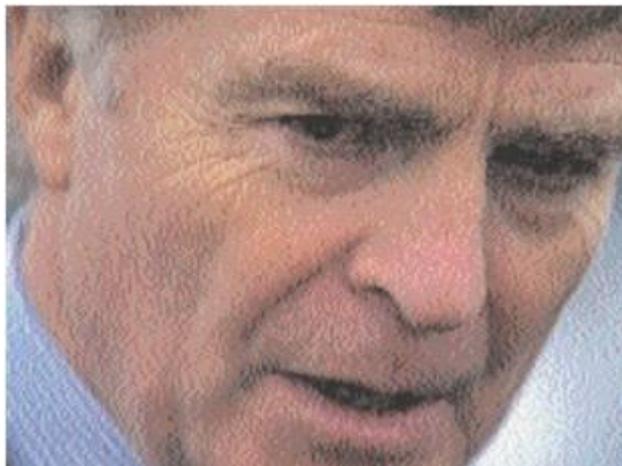
This document outlines an approach to road safety which has defined safety policy in motor-sport for more than twenty years. A similar and far reaching safety philosophy called Vision Zero was introduced on the road by the Swedish Government in 1997.

The FIA believes that adopting what we have called Formula Zero will have significant safety benefits and help to reduce the unacceptable number of deaths and injuries on our roads.

Max Mosley

FIA President

Prefazione



La sicurezza è una priorità assoluta per la FIA.

In qualità di organo amministrativo del motorsport e rappresentante di oltre 100 milioni di consumatori automobilistici in tutto il mondo, spetta chiaramente alla FIA la responsabilità non solo di integrare gli standard di sicurezza più rigorosi che si possano raggiungere in gara, ma anche di assicurare che le lezioni apprese in pista possano, e siano, applicate alle strade cittadine.

Ogni anno in Europa restano uccise 43.000 persone e 1,6 milioni subiscono lesioni a causa degli incidenti stradali. La FIA rappresenta un propulsore nella campagna per ridurre il numero di queste tragiche morti e feriti.

Questo documento presenta un approccio alla sicurezza stradale che ha definito la politica di sicurezza nel motorsport da oltre venti anni. Una filosofia analoga e di più vasta portata chiamata Visione Zero è stata introdotta sulle strade dal governo svedese nel 1997.

La FIA ritiene che l'adozione dell'approccio da noi nominato Formula Zero apporterà consistenti benefici alla sicurezza e contribuirà a ridurre il numero inaccettabile di morti e di feriti sulle nostre strade.

Max Mosley

Presidente della FIA

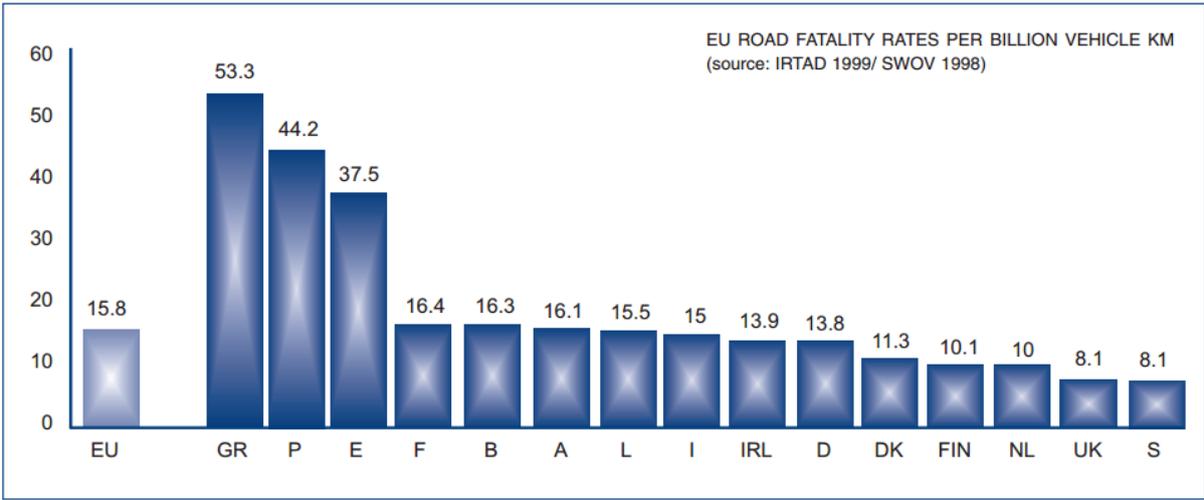
Introduction

In the EU 43,000 people are killed every year on our roads. More than 600,000 hospital admissions can be attributed to road accidents and it is estimated that road accident related injury treatments absorb as much as 10% of the EU's health care resources.

The EU safety budget is 8 million euros per annum. Using the European Commission's own costing methodology, referred to in their latest road safety communication as the '1 million euro principle' the total annual road safety budget is equal to the lives of 8 European citizens.

Increasingly governments have set national targets for the reduction of deaths and serious injuries. It is clear from the experience in individual EU countries that target setting is of vital importance in the reduction of deaths and casualties on our roads. Earlier this year the UK Government set the target of a 40% cut in road deaths over the next 10 years.

In Europe new road safety legislation and pro-active target based road safety campaigning has helped to reduce road accident related fatalities and injuries despite increases in vehicle ownership. But safety levels vary considerably across the EU, road accidents account for a seven times higher death rate in the worst compared to the best performing EU member state. The FIA would encourage governments to go even further and establish targets as interim objectives in the pursuit of the strategic goal of zero fatalities.



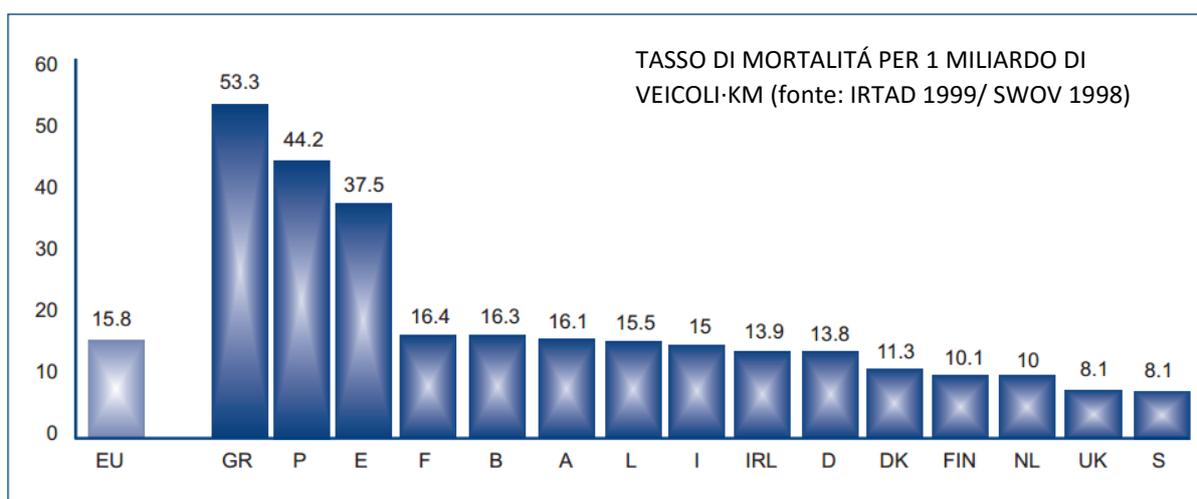
Introduzione

Nell'Unione Europea 43.000 persone restano uccise ogni anno sulle nostre strade. Più di 600.000 ricoveri ospedalieri possono essere attribuiti agli incidenti stradali e si stima che i soccorsi prestati ai feriti della strada assorbono il 10% delle risorse per l'assistenza sanitaria nell'UE.

Il bilancio dell'UE sulla sicurezza è pari a 8 milioni di euro all'anno. Utilizzando la metodologia di determinazione dei costi della Commissione europea, denominata il "principio da 1 milione di euro" nella comunicazione più recente, il bilancio annuale complessivo sulla sicurezza stradale corrisponde alle vite di otto cittadini europei.

I governi hanno fissato in misura crescente obiettivi nazionali per ridurre il numero di vittime e di feriti gravi. Dall'esperienza di ciascun paese dell'Unione Europea è evidente che fissare degli obiettivi è di vitale importanza al fine di ridurre i morti e le vittime sulle nostre strade. Nei primi mesi di quest'anno, il governo del Regno Unito ha fissato come obiettivo una riduzione del 40% di morti sulle strade nell'arco dei prossimi 10 anni.

In Europa la nuova legislazione in materia di sicurezza stradale e le campagne proattive che si prefiggono come obiettivo la sicurezza stradale hanno contribuito a ridurre il numero di morti e feriti per incidenti stradali, nonostante gli aumenti di proprietà di autoveicoli. Tuttavia i livelli di sicurezza variano notevolmente nell'UE, con il peggior paese che registra un tasso di mortalità sette volte più elevato del miglior paese tra gli Stati membri dell'UE. La FIA intende incoraggiare i governi a spingersi ben oltre e stabilire obiettivi provvisori per perseguire l'obiettivo strategico di zero vittime.



SWEDEN'S VISION ZERO

In Sweden in October 1997, the Riksdag introduced Vision Zero as a long term goal for road safety.

The Vision Zero approach emphasises that it is deaths and personal injuries which have to be eliminated, not that all accidents must be avoided. The ethical basis for this approach recognises that mistakes which are made on Sweden's roads should not lead to loss of life or serious injury. The road transport system must be designed so that people's mistakes do not necessarily have disastrous consequences.

The Vision Zero target in Sweden is based on shared responsibility for safety amongst 'system designers' and road users. System designers bear the ultimate responsibility for the structure and function of the road transport system, whilst road users have a duty to follow road traffic regulations, showing due care and consideration.

The main focus of Vision Zero is that:

- relevant decision-makers in both the public and private sectors are stimulated into taking increased responsibility for road traffic safety;
- relevant public and private organisations are stimulated into integrating consideration for road traffic safety in all parts of their activities that affect the road transport system;
- the general public are stimulated into demanding safe products and services;
- road users increase their interest in and opportunities for obeying road traffic regulations and showing consideration, judgement and responsibility on the roads

VISIONE ZERO

In Svezia, nell'ottobre 1997, il Parlamento svedese ha introdotto Vision Zero (Visione Zero) come obiettivo a lungo termine per la sicurezza stradale. L'approccio di Vision Zero sottolinea che occorre ridurre a zero il numero di morti e feriti e non evitare ogni singolo incidente. Il principio etico di questo approccio riconosce che gli errori commessi sulle strade in Svezia non dovrebbero condurre alla morte o a lesioni gravi. Il sistema di trasporto stradale deve essere progettato in modo tale che gli errori umani non abbiano necessariamente conseguenze disastrose.

Il progetto Vision Zero in Svezia si basa sulla condivisione di responsabilità tra chi 'gestisce strade e traffico' e chi viaggia. Chi progetta il sistema stradale ha la responsabilità ultima della struttura e del funzionamento del sistema di trasporto stradale, mentre chi viaggia ha il dovere di attenersi al codice della strada, prestando la massima prudenza e cautela.

Visione Zero mira principalmente ad esortare:

- i responsabili delle decisioni nel settore pubblico e privato ad assumersi maggiori responsabilità per la sicurezza della circolazione stradale;
- le organizzazioni pubbliche e private ad integrare l'attenzione per la sicurezza stradale in ogni componente delle proprie attività che influenzano il sistema di trasporto stradale;
- il pubblico in generale ad esigere prodotti e servizi più sicuri;
- gli utenti della strada ad accrescere il proprio interesse nelle opportunità offerte dall'osservanza delle regolamentazioni sulla circolazione stradale e a prestare attenzione, criterio e responsabilità sulle strade.

FORMULA ZERO

On the race track, in its role as the governing body of world motorsport, the FIA has implemented a constantly improving approach to safety standards.

This approach recognises that motorsport is inherently dangerous and that accidents will inevitably happen, but the fundamental starting point for the FIA's safety philosophy is the principle that no deaths or injuries on the track are acceptable.

This significant shift in emphasis has influenced more than twenty years of safety improvements in racing. The FIA believes that such a shift in emphasis when approaching safety on the road would have significant benefits.

The new approach would involve an entirely new way of looking at road safety, concentrating on how the whole of the road transport system can operate safely.

Such an approach would echo the aspirations of Sweden's pioneering approach to road safety management by:

- targeting the three essential variables, the driver, the car and the road in one integrated strategy;
- combining improved driver education with consumer pressure in encouraging accelerated improvements to car safety design as well as the mobilisation of 'user' pressure to encourage improvements to road infrastructure layout and design;
- harnessing the intergovernmental infrastructure of the EU to set clear and genuinely pan-European safety priorities co-ordinated centrally but delivered nationally;

Such an approach would be predicated on the assumption that no deaths or injuries on our roads are acceptable and that any percentage reduction target should be seen as an important but interim objective on the road to the long term goal of zero fatalities.

FORMULA ZERO

In pista la FIA, in veste di organo amministrativo del motorsport mondiale, ha adottato un approccio agli standard di sicurezza in costante miglioramento. Tale approccio riconosce che il motorsport è per sua natura pericoloso e che gli incidenti sono inevitabili, ma il punto di partenza fondamentale per la filosofia sulla sicurezza della FIA è il principio che ogni perdita di vita ed ogni lesione in pista sono inaccettabili.

Questo considerevole passo in avanti ha influenzato oltre venti anni di miglioramenti della sicurezza nelle corse. LA FIA ritiene che tale cambiamento di prospettiva produrrebbe benefici significativi in termini di sicurezza sulla strada.

Il nuovo approccio offrirebbe una visione completamente nuova sulla sicurezza stradale, concentrandosi su quanto il sistema di trasporto stradale possa operare in modo sicuro e pertanto richiamerebbe le aspirazioni del pionieristico approccio svedese nei confronti della gestione della sicurezza stradale in tre modi:

- concentrarsi sulle tre variabili essenziali (il pilota, l'auto e la strada) in un'unica strategia integrata;
- combinare una migliore formazione del pilota con pressioni da parte del cliente volte a incoraggiare miglioramenti più rapidi al design di sicurezza dell'auto così come la mobilitazione a pressioni da parte degli 'utenti della strada' a sostenere miglioramenti della configurazione e del design delle infrastrutture stradali;
- sfruttare le infrastrutture intergovernative dell'UE per stabilire priorità sulla sicurezza chiare e prettamente paneuropee, che siano coordinate a livello centrale ma attuate a livello nazionale.

Tale approccio deriverà dal presupposto che i morti e i feriti sulle nostre strade sono inaccettabili e che ogni obiettivo di riduzione della percentuale dovrebbe essere visto come un obiettivo importante ma provvisorio sulle strade in un'ottica più a lungo termine che consenta di portare a zero il numero di vittime.

Safety in Motorsport

Motorsport is inherently dangerous. Accidents are expected to happen, but drivers and spectators justifiably expect a very high level of protection.

ACCIDENT HISTORY

In the 1960's one in every eight Formula One events resulted in a fatality or serious injury, with some years figures running as high as one race in every four. This unacceptably high level of accidents, serious injuries and fatalities gave rise to a driver led movement for greater safety in motorsport.

The effects of that driver led campaign and the new measures it began to establish was to reduce the number of accidents causing fatalities or serious injuries to an average of 1 in 40 accidents – a 5-fold improvement in less than 10 years.

Between 1980 and 1992, a further steady decline in fatalities and serious injuries per accident resulted in the rate falling to less than 1 in 250 accidents - a further 6 fold reduction.

In 1992 the safety record of Formula One approached zero fatalities and serious injuries per accident, a level where individual incidents have a disproportionate effect on statistics.

In 1994, after 11 years without a single fatality in Grand Prix events two fatalities occurred during a single Grand Prix weekend. One of the tragic accidents involved triple World Champion Ayrton Senna.

Sicurezza nel Motorsport

Il motorsport è per sua natura pericoloso. È prevedibile che si verifichino degli incidenti, ma i piloti e gli spettatori si aspettano ragionevolmente un livello molto elevato di protezione.

STORIA DEGLI INCIDENTI

Negli anni '60 un incidente su otto in Formula 1 comportava la morte o gravi lesioni per i piloti, fino ad arrivare ad una frequenza di una gara su quattro nel corso di alcuni anni. Questo livello inaccettabile di incidenti, gravi lesioni e morti fu talmente elevato da dare inizio a un movimento guidato dai piloti finalizzato a una maggior sicurezza nel motorsport.

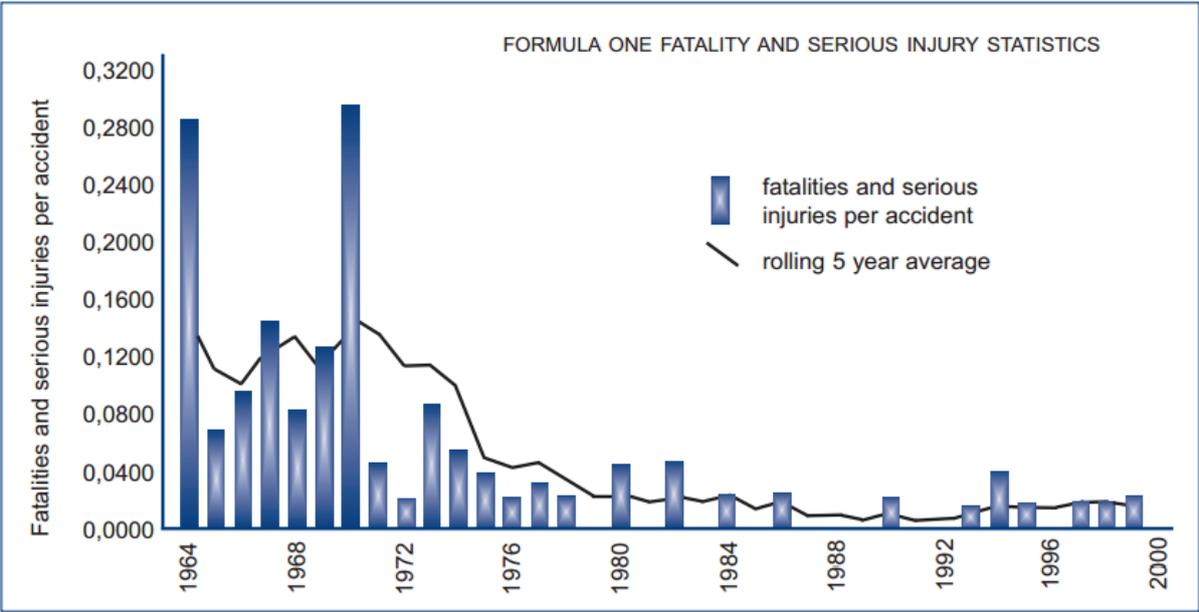
Gli effetti della campagna condotta dai piloti e le nuove misure da essa introdotte hanno consentito di ridurre il numero di incidenti che provocassero la morte o gravi lesioni a una media di uno ogni 40 incidenti, un dato cinque volte inferiore raggiunto in meno di dieci anni. Tra il 1980 e il 1992, un ulteriore calo di decessi e di lesioni gravi per incidente ha provocato la diminuzione del tasso a meno di uno ogni 250 incidenti: un'ulteriore riduzione con un dato sei volte inferiore.

Nel 1992 il primato di sicurezza in Formula 1 ha raggiunto zero decessi e gravi lesioni per incidente, un livello in cui gli incidenti individuali hanno un effetto sproporzionato sulle statistiche.

Nel 1994, dopo 11 anni senza alcun decesso in un Gran Premio, ben due piloti sono rimasti vittime di tragici incidenti durante lo stesso weekend di gara, uno dei quali era il tre volte Campione del Mondo Ayrton Senna.

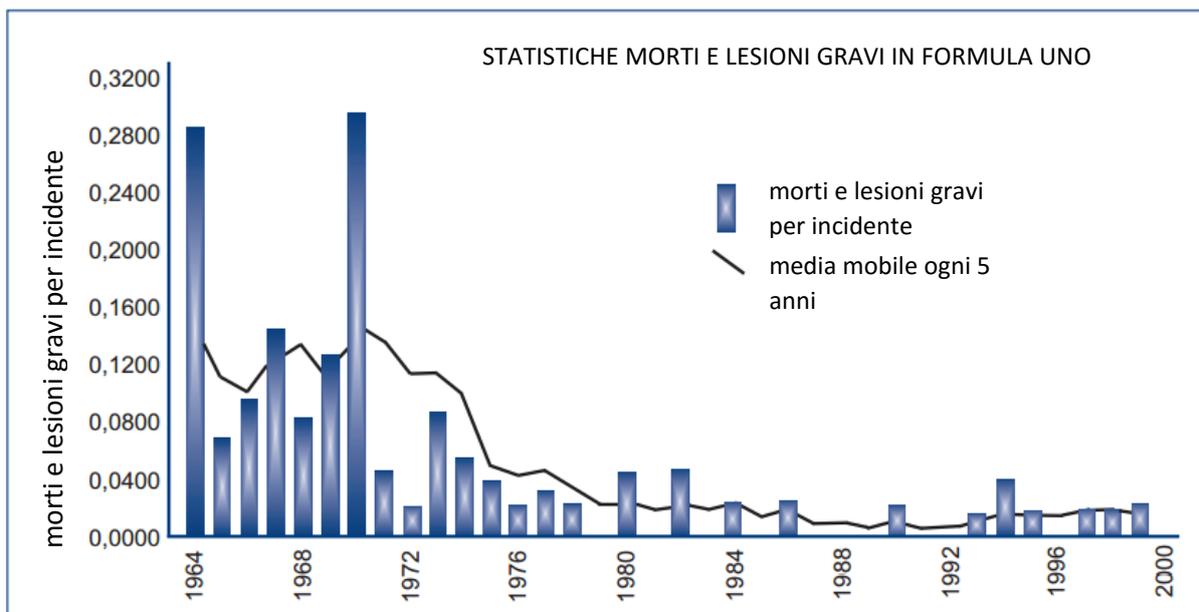
The FIA immediately took wide-ranging steps to improve safety, including new regulations for car construction and circuit design, and initiated a research and development programme into improved standards for the future. It soon became clear that the only acceptable safety objective should be zero fatalities and serious injuries. The responsibility for safety then shifted from the driver and was handed jointly to the administration and to the 'system suppliers'.

The FIA has researched and made changes to vehicle design regulations, circuit design and circuit safety features, driver equipment, race control procedures, and medical intervention standards, to reduce fatalities and serious injuries per accident by over 90% since the early 1970s.



La FIA ha adottato immediatamente misure di più ampia portata per migliorare la sicurezza, tra cui nuove norme per la realizzazione di auto e progettazione dei circuiti, dando inizio a un programma di ricerca e sviluppo finalizzato a migliorare gli standard di sicurezza per il futuro. Ben presto è apparso evidente che l'unico obiettivo accettabile in termini di sicurezza avrebbe dovuto essere zero decessi e zero gravi lesioni. In seguito la responsabilità per la sicurezza si è spostata dal pilota per passare ad essere condivisa dall'amministrazione e dai 'fornitori di sistemi'.

La FIA ha svolto ricerche e ha apportato delle modifiche alle norme sulla progettazione dei veicoli, dei circuiti e dei dispositivi di sicurezza dei circuiti, sull'equipaggiamento piloti, sulle procedure di controllo della gara e sugli standard di intervento medico arrivando a ridurre i decessi e le lesioni gravi per incidenti di oltre il 90% dai primi anni '70.



LESSONS FROM THE TRACK

The physics and physiology of an accident on the track are very similar to that of a road accident. Motorsport provides an excellent environment for vehicle safety research. Many motorsport accidents are recorded on video, data is recorded in on-board Accident Data Recorders and detailed post accident analysis is carried out.

Because every aspect of motor racing is controlled to such an extent, and the technology exists to enable accidents to be monitored and analysed in detail, it presents a rare opportunity to research automotive safety in the extreme.

Motorsport safety can show what is possible in terms of human protection and tolerance if there are no constraints on the level of technology applied or on the costs involved. While the lessons learned cannot always be directly or economically applied to the road system, much of the data and experience gathered is relevant.

The Technical and Sporting Regulations governing Formula One set the highest standards and provide a proving ground for safety measures prior to introduction in other international racing classes.

CIRCUITS

Closed-circuit racing tracks are licensed by the FIA according to the classes of cars to be raced on them. Circuits are inspected according to FIA Guidelines which lay down standards for all aspects of circuit construction. These standards are under constant review.

DRIVERS

Drivers are licensed to participate in racing classes according to experience. The licensing system also provides a means of sanctioning drivers for actions that are considered prejudicial to safety.

Standards for driver equipment, including helmets and overalls are set by the FIA and are regularly checked.

IMPARARE DALLA PISTA

La dinamica e la meccanica di un incidente in pista sono molto simili a quelle di un incidente su strada. Il motorsport garantisce un fertile terreno di ricerca per la sicurezza dei veicoli. Molti incidenti automobilistici sono registrati su video e i dati sono registrati sull'Accident Data Recorder, a seguito dei quali viene svolta un'accurata analisi.

Dato che ogni aspetto dell'automobilismo è controllato con una tale cura, ed esiste la tecnologia per consentire di monitorare e analizzare dettagliatamente gli incidenti, questo dispositivo offre una rara opportunità di esaminare dispositivi di sicurezza per gli autoveicoli in casi estremi.

La sicurezza del motorsport può dimostrare ciò che è possibile in termini di protezione delle persone e di tolleranza dell'uomo, laddove non ci siano limiti posti alle tecnologie adottate o ai costi coinvolti. Se da un lato le lezioni apprese non possono sempre essere applicate al sistema stradale in modo diretto o a livello economico, dall'altro gran parte dei dati e delle esperienze raccolte sono rilevanti. Il regolamento sportivo e tecnico che vige in Formula Uno imposta gli standard più elevati e offre un terreno di prova per le misure di sicurezza prima dell'introduzione in altri campionati automobilistici internazionali.

CIRCUITI

I circuiti chiusi delle corse automobilistiche ottengono una licenza dalla FIA secondo il tipo di vetture che vi disputano delle gare. I circuiti sono soggetti a verifiche secondo le Linee Guida della FIA, che stabiliscono gli standard in ogni aspetto della progettazione del circuito. Tali standard sono soggetti a revisione costante.

PILOTI

I piloti ottengono una licenza per partecipare alle corse automobilistiche secondo la propria esperienza. Il sistema di licenza prevede inoltre uno strumento di sanzione per i piloti in caso di azioni considerate rischiose per la sicurezza.

Gli standard per l'attrezzatura dei piloti, inclusi i caschi e le tute, sono stabiliti dalla FIA e controllati con regolarità.

MEDICAL INTERVENTION

FIA medical regulations demand a high level of equipment and expertise. Staffing levels at circuit medical centres are a minimum of two consultant anaesthetists, a consultant general and orthopedic surgeon, a spinal or neurosurgeon and a burns specialist. Intensive resuscitation rooms and an operating theatre equipped to University Hospital standards are also a minimum requirement.

Rapid and expert intervention is a crucial element in the FIA's approach to medical standards.

At a circuit like Monaco where access is difficult three intervention cars backed up by 100 doctors and paramedics are needed to provide the level of intervention performance required by the FIA.

RACE CONTROL

A permanent FIA Race Director controls the running of major international motorsport events. Race Control is in radio contact with all medical facilities, race officials and marshals and is able to survey the whole track and Pit Lane via closed circuit television.

Through constant monitoring the Race Director is able to assess the seriousness of an accident and either stop other cars running or control their pace using the Safety Car. These measures enable medical intervention teams to gain unencumbered access to the scene of an accident.

INTERVENTO MEDICO

Le normative mediche della FIA richiedono un livello elevato di attrezzature e competenze. Il personale nei centri medici dei circuiti è composto da almeno due specialisti anestesisti, un consulente medico e un chirurgo ortopedico, un chirurgo spinale o un neurochirurgo e uno specialista in ustioni. Anche i reparti di rianimazione e terapia intensiva e una sala operatoria attrezzata secondo gli standard di un Ospedale Universitario costituiscono un requisito minimo.

Un intervento tempestivo e professionale rappresenta un elemento cruciale nell'approccio della FIA agli standard medici.

In un circuito come quello di Monaco, dove è difficile accedere, sono necessarie tre vetture di sicurezza supportate da 100 medici e paramedici per garantire il livello di prestazione di intervento richiesto dalla FIA.

CONTROLLI DI GARA

Un Direttore di Gara permanente della FIA controlla lo svolgimento dei principali eventi motoristici internazionali. La Direzione di gara è in contatto radio con tutte le strutture mediche, ufficiali e commissari di gara, ed è in grado di ispezionare l'intero tracciato e la Pit Lane attraverso la televisione a circuito chiuso.

Tramite un costante monitoraggio, il Direttore di Gara è in grado di valutare la gravità di un incidente e se interrompere la corsa fermando le altre monoposto o controllandone la velocità mediante l'intervento della Safety Car. Queste misure consentono alle squadre di intervento medico di avere libero accesso al luogo dell'incidente.

SAFETY REGULATIONS

The FIA governs international motorsport through the World Motor Sport Council. This body is assisted by specialised sporting commissions and working groups. These groups involve the participation of experts from teams, circuits, the medical profession and organising bodies.

It is through the application of FIA rules and through a system of close co-operation between the FIA and all those involved in organising and participating in motorsport that fast responses to new safety issues are possible. Safety measures can, if necessary, be introduced within weeks.

In the decade from 1988 to 1998 there were 28 regulation changes to the Formula One structural rigidity crash test. In contrast, until 1998 the European Commission's crash test regulations for road cars had remained unaltered for 24 years.

A PARTNERSHIP APPROACH

A recent example of a successful partnership approach to improving safety can be seen in the new Head and Neck Support (HANS) driver protection system, developed jointly by the FIA, DaimlerChrysler and McLaren International.

Developed to offer additional driver protection in head-on and oblique frontal impacts, HANS is based on a rigid, collar-shaped carbon fibre shell which is held on to the upper body by the seat-belts and fastened to the helmet with tethers. In an accident, the head's extreme accelerated movements are minimised and dangerous neck strain is reduced by the stabilising effect of the system.

Increasingly the world's motor manufacturers see motorsport as a research medium not only for performance improvements but also for safety developments. The FIA is convinced that the lessons learned on the track can yield significant safety benefits on the road.

REGOLE DI SICUREZZA

La FIA dirige il motorsport internazionale attraverso il Consiglio Mondiale dello Sport Automobilistico, un organismo assistito da commissioni sportive qualificate e gruppi di lavoro, i quali includono la partecipazione di esperti provenienti dalle scuderie, dai circuiti, dallo staff medico e dagli organismi amministrativi.

È attraverso l'applicazione della normativa della FIA e attraverso un sistema di stretta cooperazione tra la FIA e tutti i soggetti coinvolti nell'organizzazione e nella partecipazione al motorsport che è possibile ottenere risposte rapide riguardo alle nuove problematiche legate alla sicurezza. Le misure di sicurezza possono essere introdotte entro alcune settimane, se necessario.

Nel decennio tra il 1988 e il 1998 sono state apportate 28 modifiche al regolamento del crash test di rigidità strutturale della Formula 1. Al contrario, fino al 1998 le normative sul crash test della Commissione europea per le vetture stradali erano rimaste inalterate per 24 anni.

UN APPROCCIO ALLA PARTNERSHIP

Un esempio recente di un riuscito approccio alla partnership per migliorare la sicurezza si può rilevare nel nuovo dispositivo di protezione del pilota, il supporto per la testa e il collo (Head and Neck Support, HANS), creato in collaborazione dalla FIA, DaimlerChrysler e McLaren International.

Sviluppato per offrire maggiore protezione al pilota in caso di collisioni frontali e laterali, il supporto HANS è costituito da un rigido collare in fibra di carbonio che è fissato saldamente alla parte superiore del corpo dalle cinture del sedile e allacciato al casco per mezzo di fibbie. In caso di incidente, i movimenti estremi e accelerati del capo e i pericolosi sforzi del collo sono ridotti dall'effetto stabilizzante del sistema.

I produttori del mondo dei motori vedono sempre più il motorsport come uno strumento di ricerca, non solo per i miglioramenti delle prestazioni, ma anche per i progressi nella sicurezza. La FIA è convinta che imparando dalla pista si possa *‘dare la precedenza’* al miglioramento della sicurezza stradale.

The Driver

In 95% of road accidents driver error is a contributing factor. But according to the Formula Zero approach changing driver behaviour through information, education and training should not be seen in isolation from the road environment in which this behaviour takes place. Improving driver attitudes towards safety as well as improving vehicle safety design and road layout are vital elements in reducing road casualties.

The FIA has identified four priority areas of policy and campaign focus to improve driver safety over the next 10 years. The FIA believes that in each area of activity a specific and quantifiable target for changing driver behaviour should be set by member state governments.

Road safety budgets should be increased on an automatic annual escalator until these targets are reached. Motorists have a right to expect such an investment in their safety in return for the taxes they pay.

DRIVER EDUCATION

Improving and extending driver education is of vital importance in the reduction of deaths and injuries on Europe's roads. FIA member organisations throughout the EU have taken a leading role in the provision of driver training.

In addition to the basic physical and theoretical skills involved in learning to drive the FIA believes that hazard perception skills and defensive driving techniques should form an intrinsic part of the driver training process. These skills should particularly recognise the needs of vulnerable road users such as pedestrians and cyclists.

The FIA believes that incentive programmes to encourage new and particularly young drivers, who are disproportionately at risk in road accidents, to progress to more advanced training should be introduced as a matter of urgency.

Il Conducente

Nel 95% degli incidenti stradali l'errore umano è un fattore determinante. Tuttavia, secondo l'approccio di Formula Zero, la modifica del comportamento del pilota attraverso l'informazione, l'educazione e la formazione non dovrebbe essere separata dall'ambiente stradale nel quale si verifica tale comportamento.

Migliorare i comportamenti del conducente verso la sicurezza e il design per la sicurezza dei veicoli e la configurazione stradale sono elementi cruciali per ridurre le vittime della strada.

La FIA ha identificato quattro settori prioritari di *policy* e campagne incentrate al miglioramento della sicurezza del conducente nel corso dei prossimi 10 anni. La FIA ritiene che i governi degli Stati membri dovrebbero stabilire in ciascuno di questi settori un obiettivo specifico e quantificabile volto a cambiare il comportamento del conducente.

I budget della sicurezza stradale dovrebbero essere innalzati su crescita annua automatica, finché tali obiettivi non verranno raggiunti. I motoristi hanno il diritto di esigere tale investimento nella propria sicurezza in cambio delle tasse che pagano.

L'EDUCAZIONE DEI CONDUCENTI

Promuovere e favorire l'educazione dei conducenti è di vitale importanza al fine di ridurre i morti e i feriti sulle strade in Europa. Le organizzazioni appartenenti alla FIA nell'UE hanno assunto un ruolo di primo piano nella diffusione della formazione del conducente.

Oltre alle competenze fisiche e teoriche di base previste dall'istruzione alla guida, la FIA ritiene che capacità di percezione del rischio e tecniche di guida previdente dovrebbero rappresentare una parte integrante del processo di formazione del conducente. Tali capacità dovrebbe in particolare riconoscere le esigenze di utenti della strada vulnerabili, come pedoni e ciclisti.

La FIA ritiene che dovrebbero essere introdotti con urgenza programmi di incentivazione per incoraggiare i conducenti neopatentati e più giovani, che sono fortemente a rischio di incidenti stradali, a progredire verso una formazione più avanzata.

SEATBELTS

In 1998 the FIA and motorsport personalities took an active role in setting up the first genuinely pan-European road safety campaign. Backed by the European Commission, national governments and motor- ing organisations the '10 seconds' campaign was developed to raise awareness of the basic practi- cal steps all drivers and passengers can take before the start of every car journey.

Perhaps the most important message of the campaign and the one which if heeded could save more than 7,000 lives every year focused on the wearing of seatbelts for every journey.

Accident statistics have shown conclusively that the seatbelt is the most important piece of life saving equipment available within a car. However seatbelt wearing rates for drivers and front seat passengers vary considerably across the EU. The risk to back seat passengers of not wearing a seatbelt is even less well understood with as many as 60% of EU motorists not belt- ing up in the back.

The FIA believes that a long term pan- European campaign supported at a national level by each member state government should be established to promote the seatbelt message.

CINTURE DI SICUREZZA

Nel 1998, la FIA e le autorità del motorsport hanno assunto un ruolo di primo piano nell'organizzazione della prima campagna sulla sicurezza stradale autenticamente paneuropea. Appoggiata dalla Commissione europea, dai governi nazionali e dalle organizzazioni motoristiche, la campagna dei '10 secondi' è stata promossa per sensibilizzare tutti i conducenti e i passeggeri su semplici misure pratiche che possono adottare prima di mettersi al volante.

Probabilmente il messaggio più importante della campagna, nonché quello che, se rispettato, potrebbe salvare oltre 7.000 vite ogni anno, si concentrava sull'uso della cintura di sicurezza per ogni viaggio.

Le statistiche sugli incidenti hanno dimostrato definitivamente che la cintura di sicurezza è il dispositivo di salvataggio più importante tra quelli disponibili all'interno dell'auto. Tuttavia la percentuale di conducenti e passeggeri dei sedili anteriori che indossano le cinture di sicurezza varia considerevolmente all'interno dell'UE. Il rischio a cui sono esposti i passeggeri dei sedili posteriori non indossando la cintura di sicurezza è compreso persino in misura minore, con ben il 60% degli automobilisti dell'UE che non allaccia le cinture nei sedili posteriori.

La FIA ritiene che dovrebbe essere istituita una campagna paneuropea a lungo termine sostenuta a livello nazionale da ciascun governo degli Stati membri per promuovere il messaggio riguardante le cinture di sicurezza.

SPEED

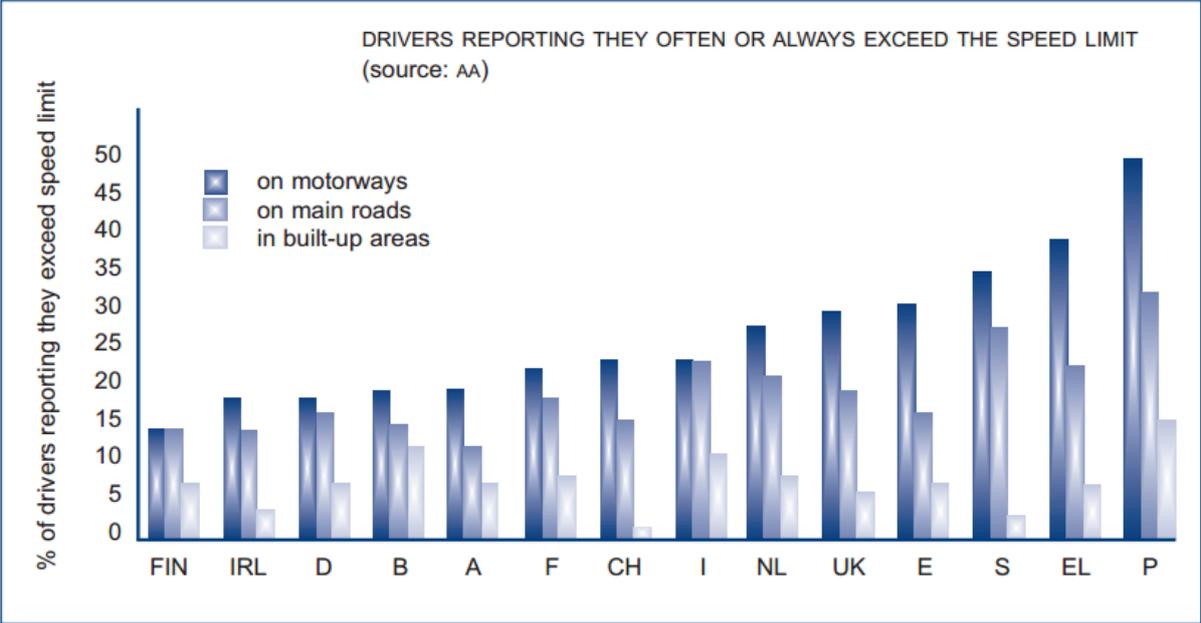
Driving at an inappropriate speed for the conditions is one of the most common factors in road accidents. The wrong speed for the conditions significantly influences both the risks of a crash and the subsequent consequences of a crash.

Speed, particularly amongst young drivers, is also not clearly recognised as a hazard. This is compounded by the difference between a new drivers’ subjective assessment of their own driving ability and the level of their ability in reality.

Forming responsible attitudes towards speed as part of the driver education process is vital but so is the need to ensure that speed limits and enforcement levels are set in a consistent and logical way.

Speed limits should aim to engender compliance, for this to occur a high level of awareness about the safety significance of a given limit must be established. Too frequently speed limits are set in an apparently arbitrary and fragmented manner.

Clearly an efficient enforcement system will always be needed but convincing the public of the importance and relevance of speed limits is an essential part of the Formula Zero strategy.



VELOCITÀ

La guida a una velocità inadeguata alle condizioni è uno dei fattori più comuni negli incidenti stradali.

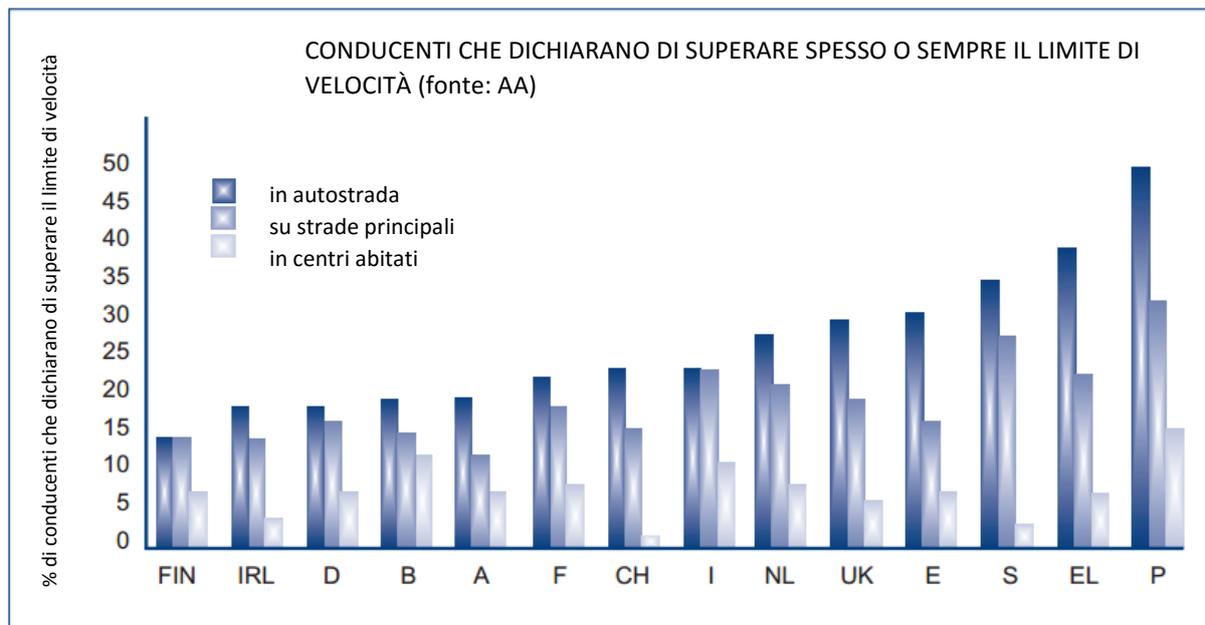
L'errata velocità per le condizioni riscontrate influenza in modo significativo sia i rischi di una collisione che le sue immediate conseguenze.

Inoltre la velocità, in particolare tra i conducenti più giovani, non viene riconosciuta chiaramente come pericolosa. Ciò è aggravato dalla differenza tra il giudizio soggettivo dei conducenti neopatentati delle proprie capacità di guida e il loro reale livello di capacità.

La formazione di comportamenti responsabili nei confronti della velocità come parte dell'educazione dei conducenti è vitale, tanto quanto la necessità di garantire che i limiti di velocità e i livelli di applicazione della normativa siano fissati in modo coerente e logico.

I limiti di velocità dovrebbero mirare a generare conformità, e per far sì che ciò avvenga deve essere istituito un livello di consapevolezza riguardo al significato di sicurezza di un dato limite. I limiti di velocità vengono troppo spesso fissati in modo apparentemente arbitrario e frammentario.

Chiaramente un sistema di applicazione della normativa efficace sarà sempre necessario, ma convincere il pubblico dell'importanza e della rilevanza dei limiti di velocità è una parte essenziale della strategia di Formula Zero.



The FIA believes that it is vital to publicise as widely as possible across the EU the risks of inappropriate speed and the reasons for speed limits. In addition to the road safety implications, changing driver attitudes to inappropriate speed can also have tangible environmental benefits (see AIT&FIA policy document ‘Climate for Change, Global Warming and the Automobile’).

The development and deployment of new technologies will have an increasingly positive effect on the management of Europe’s road networks. Experiments with Variable Speed Limits (VSL), such as those on the M25 in the UK, have already proved to be a traffic management success which is also popular with motorists because of their tangible benefits. Research into Intelligent Speed Adaption (ISA) is underway across the EU. The FIA believes that the targeted use of such technologies on the road could help reduce injuries and fatalities, particularly in urban areas.



La FIA ritiene che sia fondamentale divulgare quanto più possibile all'interno dell'UE i rischi legati ad una velocità inadeguata e le motivazioni per i limiti di velocità. Oltre alle implicazioni sulla sicurezza stradale, i comportamenti dei conducenti legati ad una velocità inadeguata possono avere benefici ambientali concreti (si veda il documento di *policy* di AIT&FIA 'Climate for Change, Global Warming and the Automobile').

L'espansione e la diffusione di nuove tecnologie avrà un effetto sempre più positivo sulla gestione delle reti stradali d'Europa. Esperimenti con Limiti di Velocità Variabili (VSL), come quelli svolti sull'autostrada M25 nel Regno Unito, hanno già dimostrato di essere soluzioni di successo nella gestione del traffico, apprezzate anche tra gli automobilisti per i loro concreti benefici.

Nell'Unione europea sono in corso le ricerche sui Sistemi intelligenti di adattamento della velocità (Intelligent Speed Adaptation, ISA). La FIA ritiene che l'uso mirato di tali tecnologie su strada potrebbe contribuire a ridurre lesioni e vittime, in particolare nelle aree urbane.



DRINK AND DRUG DRIVING

Research from the UK Government has revealed that in 1989 only 3% of a random sample of road traffic accident fatalities were known to have been driving with drugs in their systems. In the latest figures, based on a three year DETR study, 18% of a random sample of fatalities had taken drugs - a six-fold increase.

Drug driving is a growing phenomena and one which police forces across the EU find themselves ill-equipped to deal with effectively. There are two main categories of drug taking and potential impairment, one is through the taking of illegal drugs and the other is via the taking of prescribed drugs consumed in ignorance of their potential impairing influence.

The FIA believes that an awareness campaign should be initiated to warn motorists of the dangers of driving whilst using illicit and prescription drugs. This campaign should run in parallel with the ongoing anti-drink drive messages which have been so successful in changing attitudes in some EU countries.

The FIA has consistently campaigned for the introduction of a three tier warning system for labelling medicinal drugs. This 'traffic light' system would give motorists a clear indication of the potential impairing effects of over-the-counter drugs:

Green: Safe or unlikely to produce an effect on driving

Amber: Possible minor effects, check instructions, may not be appropriate to drive

Red: Likely to produce adverse effects, do not drive

ALCOL E DROGA ALLA GUIDA

Una ricerca proveniente dal Governo britannico ha rivelato che nel 1989 solo nel 3% di un campione casuale di vittime di incidenti stradali sono state individuate tracce di sostanze stupefacenti. Nei dati più recenti, basati su uno studio di tre anni da parte del Dipartimento dei Trasporti, il 18% di un campione casuale di vittime aveva assunto stupefacenti, una percentuale sei volte maggiore.

La guida sotto l'effetto di stupefacenti è un fenomeno in crescita e le forze dell'ordine all'interno dell'UE riconoscono di non riuscire ad affrontare con efficacia il problema. Vi sono due principali categorie di assunzione di stupefacenti e di potenziale annullamento delle capacità di guida: la prima è tramite l'assunzione di sostanze illecite, mentre la seconda è tramite l'assunzione di farmaci prescritti consumati ad insaputa del loro potenziale effetto nocivo.

La FIA ritiene che dovrebbe essere intrapresa una campagna di sensibilizzazione per informare gli automobilisti dei pericoli dati dalla guida sotto effetto di sostanze illecite o di farmaci prescritti. Tale campagna dovrebbe procedere parallelamente assieme ai continui messaggi che scoraggiano l'assunzione di alcolici alla guida, che hanno contribuito con successo a cambiare i comportamenti in alcuni paesi dell'UE.

La FIA ha promosso in modo consistente l'introduzione di un sistema di allarme suddiviso in tre livelli per classificare i farmaci. Questo sistema "a semaforo" darebbe agli automobilisti una chiara indicazione dei potenziali effetti invalidanti dei medicinali da banco:

Verde: Sicuro o poco probabile che produca effetti sulla guida

Giallo: Possibili effetti minori, controllare le istruzioni, potrebbe non essere appropriato mettersi alla guida.

Rosso: Probabili effetti nocivi, non mettersi alla guida.

The Car and Legislation

Because we cannot always rely on driver behaviour it is impossible to prevent all crashes. Despite this we may be able to prevent fatalities and serious injuries in car crashes if the physical tolerance of the human body is used as one of the essential parameters in the overall design of a transport safety system.

In the early 1990's the FIA campaigned for tough new crash test standards to be introduced as a minimum passive safety design requirement. The FIA believes that new laws on pedestrian and child seat safety are now urgently required to fill the unacceptable gaps in legislation.

TOUGH CRASH TEST LEGISLATION

From October 1st 1998, all new car models sold in the EU had to meet new crashworthiness standards for front and side impacts. The new standards replaced a single front impact test that dated back to 1974.

This was one of the most significant improvements in road safety legislation in the last twenty years and this victory for EU motoring consumers was won by European motoring clubs with unanimous support from the European Parliament. This was the first time the EC set stricter crash tests standards than those set in the US.

Frontal impact accidents cause 15,000 deaths each year in the EU. For more than twenty years all new production cars had been designed to pass a frontal crash test which did not replicate real car-to-car impacts.

L'Auto e la Legislazione

Dal momento che non possiamo sempre affidarci al comportamento del conducente, è impossibile prevenire ogni collisione. Nonostante ciò, potremmo essere in grado di prevenire morti e lesioni gravi in incidente stradali, se la resistenza fisica del corpo umano viene utilizzata come uno dei parametri essenziali nel disegno complessivo del sistema di sicurezza dei trasporti.

Nei primi anni '90, la FIA ha promosso l'introduzione di nuovi rigidi standard per i crash test, come requisito minimo del design della sicurezza passiva. La FIA ritiene che debbano essere richieste con urgenza nuove normative sulla sicurezza dei pedoni e dei seggiolini per bambini per colmare le lacune inaccettabili in materia di legge.

NORME PIÙ SEVERE SUI CRASH TEST

Dal 1° ottobre 1998, tutti i nuovi modelli di auto venduti nell'UE devono sottostare ai nuovi standard di resistenza da impatti frontali e laterali, che hanno sostituito un unico test per impatti frontali che risaliva al 1974.

Ciò ha rappresentato uno dei miglioramenti più rilevanti nella legislazione sulla sicurezza stradale negli ultimi vent'anni: questa vittoria per i consumatori automobilisti dell'UE si deve ai club motoristici europei con il supporto all'unanimità del Parlamento europeo. Inoltre è stata la prima volta che la Commissione europea ha stabilito degli standard più rigidi sui crash test rispetto a quelli fissati dagli USA.

Gli incidenti causati da collisioni frontali provocano 15.000 morti ogni anno nell'UE. Per oltre vent'anni tutte le macchine di nuova produzione sono state progettate per superare un crash test frontale che non riproduceva una reale collisione tra due macchine.

The European Commission proposed a change to the out-dated test but the Commission's choice of a new test standard was less stringent than that campaigned for by independent road safety experts. The preferred test used an 'Offset Deformable Barrier', which simulated both the partial overlap of typical frontal collision and the real front structure of a typical car.

Side-impact collisions are the second most significant cause of death and serious injury in car accidents. As many as 6,500 people die in this type of accident each year on European roads. Despite the frequency and severity of side-impact collisions, manufacturers were under no statutory obligation to set a side-impact safety standard, and the European Commission's proposal for a new standard was not as stringent as that campaigned for by the FIA.

In March 1995 the European Parliament began to examine the Commission's draft Directives. Under the co-decision procedure the Parliament could table amendments to the draft Directive. At a public hearing held in Brussels the FIA presented its case.

To reinforce the argument for high safety standards, Grand Prix driver Gerhard Berger attended the hearing. Mr Berger drew parallels with the improved safety performance of Formula One racing cars, where as we have seen, tough new rules and technology, combined with rigorous crash testing, have dramatically reduced the number of fatal accidents.

Following this presentation and the campaign efforts of FIA member clubs the European Parliament responded positively to the case for more stringent standards. The Parliament's rapporteur on the legislation, Alan Donnelly MEP, put forward 44 pages of amendments to the draft directive based on the FIA's recommendations. The amendments were passed unanimously at first reading on 12 July 1995.

La Commissione europea ha proposto un cambiamento al test ormai superato, tuttavia il nuovo standard scelto dalla Commissione per il test era meno rigido di quello promosso da esperti indipendenti della sicurezza stradale. Il test privilegiato prevedeva un 'Test frontale disassato', che simula sia l'impatto parziale di una tipica collisione frontale che la reale struttura frontale di un tipico veicolo.

Le collisioni laterali sono la seconda causa più rilevante di morti e lesioni gravi tra gli incidenti stradali. Ogni anno in Europa muoiono fino a 6.500 persone in questo tipo di incidenti. Nonostante la frequenza e la gravità delle collisioni laterali, i produttori non dovevano sottostare ad alcun obbligo di legge per fissare uno standard di sicurezza sulle collisioni laterali, e la proposta della Commissione europea di introdurre un nuovo standard non era rigida come quella promossa dalla FIA.

Nel marzo 1995, il Parlamento europeo ha incominciato ad esaminare le proposte di direttive della Commissione. Nel quadro di procedura di co-decisione, il Parlamento ha potuto presentare gli emendamenti alla proposta di direttiva.

La FIA ha presentato il suo caso a una cerimonia svoltasi a Bruxelles, a cui ha partecipato anche il pilota di Formula 1 Gerhard Berger, per appoggiare gli emendamenti proposti per standard di sicurezza più elevati. Berger ha tracciato un parallelo con i miglioramenti delle prestazioni in termini di sicurezza delle vetture di Formula 1 in cui, come abbiamo visto, nuove regole più severe e tecnologie più sofisticate, combinate con un rigoroso crash test, hanno drasticamente ridotto il numero di incidenti fatali.

In seguito a questa presentazione e agli sforzi della campagna da parte dei club membri della FIA, il Parlamento europeo ha risposto positivamente al caso riguardante la richiesta di standard più rigidi. Sulla legislazione il relatore del Parlamento, l'europarlamentare Alan Donnelly, ha presentato 44 pagine di emendamenti alla proposta di direttiva basata sulle raccomandazioni della FIA. Gli emendamenti sono stati approvati all'unanimità in prima lettura il 12 luglio 1995.

The introduction of new crash test legislation was the first objective in the FIA's long-term commitment to improve safety standards. The legislation provides a minimum statutory standard of safety for new cars but it was always the FIA's intention to encourage manufacturers to exceed these minimum requirements.

The FIA has identified two key areas in which legislation should be introduced as a matter of urgency:

PEDESTRIAN SAFETY

Every year more than 9,000 pedestrians and cyclists are killed on EU roads, more than 200,000 are seriously injured. Most cases occur in frontal collisions in urban areas at speeds of up to 40km/h.

The FIA believes that adopting the right legislative requirement for pedestrian protection is one of the most important road safety measures still to be addressed by the EU.

A European Commission proposal adopting the very latest research is expected. Improvements need to be introduced on the basis of realistic lead times but manufacturers should be encouraged to introduce measures ahead of legislation.

L'introduzione di una nuova legislazione riguardante i crash test è stato il primo obiettivo nell'impegno a lungo termine della FIA per migliorare gli standard di sicurezza. La legislazione fornisce uno standard minimo di sicurezza per le nuove auto, ma è sempre stato nelle intenzioni della FIA incoraggiare i produttori a superare tali requisiti minimi.

La FIA ha quindi identificato due aree chiave nelle quali dovrebbe essere introdotta con urgenza una legislazione:

SICUREZZA DEI PEDONI

Ogni anno oltre 9.000 pedoni e ciclisti vengono uccisi sulle strade dell'UE, e oltre 200.000 subiscono lesioni gravi. La maggior parte dei casi si verifica in collisioni frontali in zone urbane a velocità fino a 40 km/h.

La FIA ritiene che adottare le opportune misure legislative per la protezione dei pedoni sia uno dei più importanti provvedimenti sulla sicurezza stradale che devono ancora essere affrontati dall'UE.

Si attende una proposta della Commissione europea che adotti la ricerca più recente. In base a tempi di attesa realistici, devono essere introdotti dei miglioramenti, ma i produttori dovrebbero essere incoraggiati a introdurre misure senza attendere i tempi dei legislatori.

CHILD SAFETY

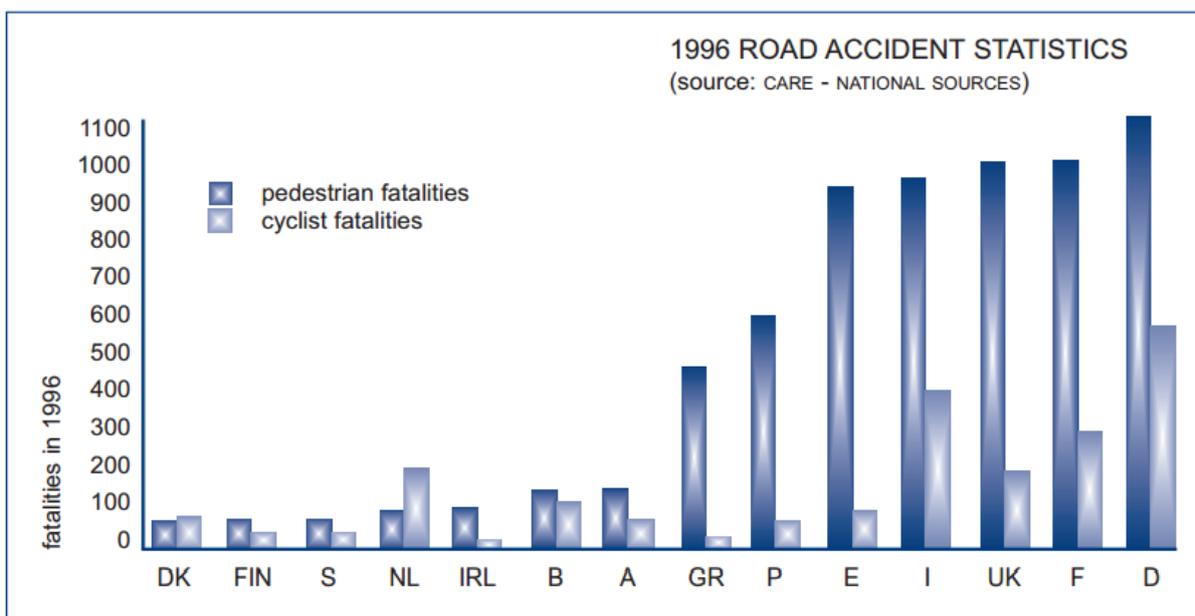
More than 70% of parents may be inadvertently putting their children's lives at risk because child seats are not properly fitted.

Different makes of child seat have a variety of fitting arrangements that can often lead to confusion and potentially lethal mistakes.

ISOFIX is a standardised system which is simple to use and offers potentially higher level of protection.

The FIA believes that new legislation should be introduced to make the ISOFIX system a mandatory requirement for all new cars sold in Europe.

The FIA also believes that more research should be undertaken into improving the effectiveness of child seat safety design in side impact collisions, particularly in relation to head injuries.



SICUREZZA DEI MINORI

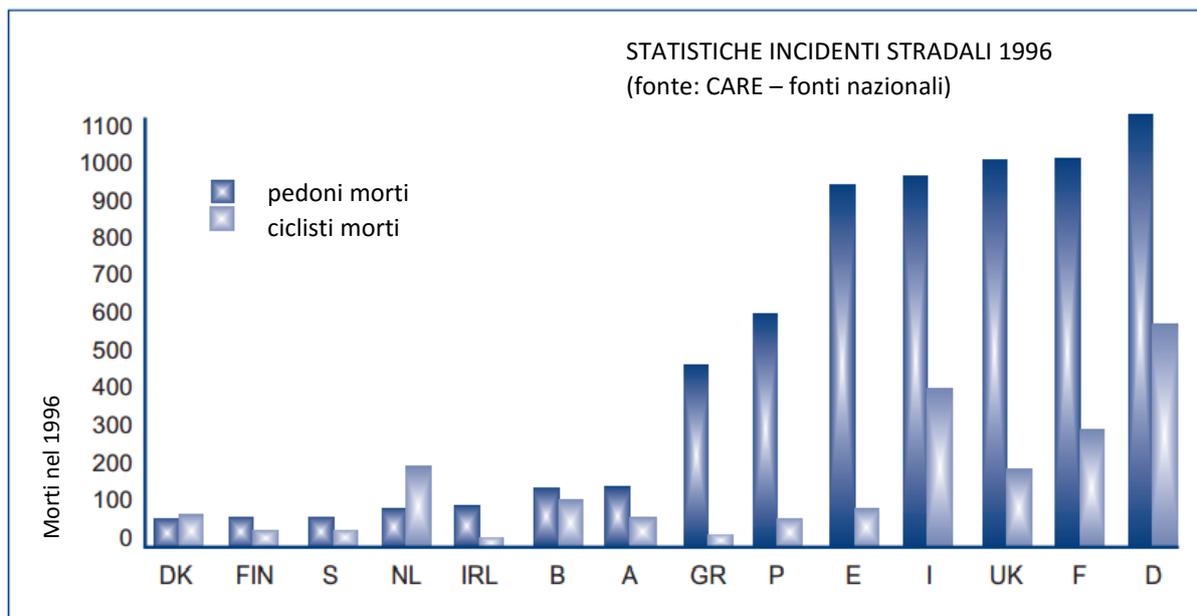
Oltre il 70% dei genitori potrebbero inavvertitamente mettere a rischio la vita dei propri figli perché i seggiolini non sono montati correttamente.

Marche diverse di seggiolini presentano una varietà di modalità di montaggio che possono portare spesso a confusione e potenzialmente a errori fatali.

ISOFIX è un sistema standardizzato semplice da utilizzare e offre un livello potenzialmente più elevato di protezione.

La FIA ritiene che si dovrebbe introdurre una nuova legislazione per rendere il sistema ISOFIX un requisito obbligatorio per tutte le nuove auto vendute in Europa.

Inoltre la FIA ritiene che si dovrebbe approfondire la ricerca al fine di migliorare l'efficacia del design di sicurezza dei seggiolini nelle collisioni laterali, in particolare in relazione alle lesioni al capo.



The Car and the Consumer

After a 24 year wait the European Community updated its crash test legislation. In contrast to the European New Car Assessment Programme (Euro NCAP), in just three years, has encouraged some major car manufacturers to develop products that comfortably exceed the new legislative standards.

In the European Commission's latest communication on road safety Euro NCAP was identified as one of the Commission's six priorities for action.

According to the communication, Euro NCAP has accelerated the improvement of car safety design by five years. It has also proved to be the most cost effective programme for saving lives and preventing injuries on Europe's roads in which the European Commission has been involved.



L'Auto e il Consumatore

Dopo un'attesa di 24 anni, la Comunità europea ha aggiornato la propria legislazione in merito al crash test. Diversamente, in soli tre anni l'European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) ha incoraggiato alcuni dei principali produttori di automobili a sviluppare prodotti che superano agevolmente i livelli imposti dai nuovi standard legislativi.

Nella più recente comunicazione della Commissione europea riguardo alla sicurezza stradale, Euro NCAP è stato identificato come una delle sei priorità di azione della Commissione.

Secondo tale comunicazione, Euro NCAP ha accelerato il miglioramento del design di sicurezza delle auto di cinque anni. Inoltre ha dimostrato di essere il programma più efficace in termini di costi per salvare vite umane ed evitare lesioni sulle strade d'Europa in cui la Commissione europea sia stata coinvolta.



THE PROGRAMME

Euro NCAP acts as a catalyst for improved vehicle safety in the EU. Backed by the European Commission, EU Governments and motoring and consumer organisations the programme offers consumers a reliable guide to the safety performance of some of the most popular cars sold in Europe.

By helping consumers to make an informed choice Euro NCAP aims to establish a genuine EU market for safety recognised by consumers and manufacturers alike.

The cars tested show that a broad range of manufacturers are producing safer cars and are responding rapidly to the test programme. Euro NCAP is delighted by this level of cooperation and such clear evidence of manufacturer efforts to make the cars they produce safer than ever before.

In addition to the front, side impact and pedestrian tests which form part of the existing test protocols the safety performance of child restraints are also assessed.

Recently Euro NCAP has moved forward on two fronts: a new test to assess the risk of a fatal head injury and the move from four to five star ratings for cars. These important changes set an additional challenge, which some car makers have already taken up, in meeting Euro NCAP's ever more demanding requirements.

IL PROGRAMMA

Euro NCAP agisce come catalizzatore per il miglioramento della sicurezza dei veicoli nell'UE. Sostenuto dalla Commissione europea, dai governi dell'UE e dalle organizzazioni motoristiche e dei consumatori, il programma offre ai consumatori una guida affidabile sulle prestazioni di sicurezza di alcune delle vetture più popolari vendute in Europa.

Con il suo contributo ai consumatori a operare una scelta ponderata, Euro NCAP ambisce a istituire un autentico mercato dell'UE per la sicurezza, riconosciuto dai consumatori e allo stesso modo dai produttori.

Le vetture testate mostrano che un'ampia gamma di produttori stanno progettando auto più sicure e che stanno rispondendo prontamente al programma del test. Euro NCAP è lieta di questo livello di cooperazione e di una prova così evidente degli sforzi effettuati dai produttori per rendere le auto progettate più sicure che mai.

Oltre alle collisioni frontali, laterali e ai test sui pedoni, che costituiscono i protocolli esistenti dei test, vengono valutate anche le prestazioni di sicurezza dei sistemi di ritenuta.

Di recente Euro NCAP ha fatto progressi su due fronti: un nuovo test per valutare il rischio di una lesione al capo fatale e il passaggio delle valutazioni delle auto da quattro a cinque stelle. Questi importanti cambiamenti hanno costituito un'ulteriore sfida, che alcuni produttori di auto hanno già raccolto, soddisfacendo requisiti sempre più esigenti.

HEAD PROTECTION

Accident patterns vary from country to country within Europe, but approximately a quarter of all serious-to-fatal injuries happen in side impact collisions. Many of these injuries occur when one car runs into the side of another. But in Germany over half such injuries occur when a car hits a pole or a tree.

To encourage manufacturers to fit head protection devices, a pole or head protection test has been added to the Euro NCAP protocols. Side impact airbags help to make this kind of crash survivable. They are also very effective in other types of side impact accidents such as being hit by another vehicle where the bonnet enters the window at head height.

In the new test, the car tested is propelled sideways at 18 mph into a rigid pole. The pole is relatively narrow, so there is major penetration into the side of the car. In an impact without the head protecting airbag, a driver's head could hit the pole with sufficient force to cause a fatal head injury.

Typically a head injury criterion of 5000 is possible, five times that which indicates the likelihood of serious brain injury. In contrast, the head injury criterion in these new crash tests with a head protection airbag is around 100 to 300, well below the injury reference value. A side impact airbag with head protection makes this kind of crash survivable despite the severity.

PROTEZIONE DEL CAPO

Gli esempi di incidenti variano da paese a paese all'interno dell'Europa, ma circa un quarto di tutte le lesioni da gravi a mortali si verifica in collisioni laterali: molte di queste si verificano quando un'auto si scontra contro la fiancata di un'altra. Tuttavia in Germania oltre la metà di tali lesioni si verificano quando una vettura urta un palo o un albero.

Per incoraggiare i produttori ad installare dispositivi di protezione del capo, è stato aggiunto un test del palo o di protezione del capo ai protocolli di Euro NCAP. Airbag laterali contribuiscono a sopravvivere a questo tipo di collisione. Inoltre sono molto efficaci in altri tipi di incidenti da collisione laterali, come subire un urto da un altro veicolo in cui il cofano penetra il finestrino all'altezza del capo.

Il nuovo test riproduce l'impatto laterale della vettura testata contro un palo rigido alla velocità di 29 km/h. Il palo è relativamente sottile, perciò potrebbe penetrare di molto nell'abitacolo dell'auto. In un impatto senza l'airbag di protezione, il palo potrebbe colpire la testa del conducente con una forza sufficiente a causare una lesione mortale.

Generalmente è possibile un criterio di lesioni per la testa di 5000, pari a cinque volte il criterio di possibilità di gravi lesioni al cervello. Al contrario, il criterio di lesioni per la testa in questi nuovi crash test con airbag di protezione della testa, va da circa 100 a 300, ben al di sotto del valore di riferimento delle lesioni. Nonostante la gravità di questo tipo di collisione, è possibile sopravvivere con un airbag laterale con protezione della testa.

In acknowledgement of the benefits of head protection devices Euro NCAP will award additional points to those cars which can pass the new pole or head protection test.

As a consequence a five star Euro NCAP rating is now achievable. All Euro NCAP ratings will now be shown out of five stars instead of four stars as in the past.

Euro NCAP is recognised as having a major influence in improving passive safety design in Europe if not in the world. The programme clearly demonstrates that well-founded and targeted consumer information can raise product quality within the EU.

INCENTIVES FOR SAFETY

The European motoring organisations have played a significant role in improving safety legislation as well as raising consumer safety awareness. Manufacturers have worked hard to improve the active and passive safety performance of their vehicles. Governments must now match these efforts.

The FIA believes that consumers should be given the strongest incentive to buy the safest cars on the market. Significant safety benefits could be rapidly introduced to the EU vehicle parc if tax breaks were introduced by member state governments for the best performing cars in Euro NCAP.

Nel riconoscimento dei benefici apportati dai dispositivi di protezione per la testa, Euro NCAP attribuirà ulteriori punti alle vetture che sono in grado di superare il nuovo test del palo o di protezione della testa.

Di conseguenza ora tutte le valutazioni Euro NCAP potranno raggiungere un massimo di cinque stelle invece di quattro, come era in passato.

Si ritiene che Euro NCAP abbia un notevole influsso nel miglioramento del design di sicurezza passiva in Europa, se non nel mondo. Il programma dimostra chiaramente che l'informazione attendibile e mirata del consumatore può incrementare la qualità dei prodotti all'interno dell'UE.

INCENTIVI PER LA SICUREZZA

Le organizzazioni motoristiche europee hanno svolto un ruolo decisivo nel miglioramento della legislazione in materia di sicurezza e nella sensibilizzazione del consumatore sul tema. I produttori hanno lavorato duramente per migliorare le prestazioni di sicurezza attiva e passiva dei propri veicoli. Ora spetta ai governi fare altrettanto.

La FIA ritiene che i consumatori dovrebbero essere incentivati il più possibile ad acquistare le vetture più sicure sul mercato. Si potrebbero introdurre rapidamente benefici significativi alla sicurezza nel parco veicoli dell'UE, se i governi degli Stati membri introducessero delle esenzioni fiscali per le auto con le migliori prestazioni in Euro NCAP.

The Road

Road design, maintenance and modernisation are central to the Formula Zero strategy. The benefits from raising the standards of drivers and improving the safety design of cars will be undermined if roads are unsafe or poorly maintained.

MOTORWAYS & TRUNK ROADS

Despite motorways typically carrying a quarter of car traffic and more than half of lorry traffic at high speeds, less than one in ten deaths or serious injuries occur on our fastest roads. Because of the high speeds travelled safety has long been a priority on motorways and trunk roads. But there is still room for improvement.

Technology has a major role to play in improving motorway safety. Many motorway accidents are caused by late awareness of slowed or stopped traffic ahead - the 'pile-up'. When an accident occurs on the Formula One track, the drivers approaching the incident have instant information relayed to them from trackside officials and from the teams, through direct cockpit communication, enabling them to slow down, stop or take evasive action. Similar early warning can work for public roads. Increasing the time available to drivers to slow down before an incident on a motorway, by providing real time roadside information, has been shown to reduce accidents by 18%.

Roadside telematics, and the development of future direct in-car communication systems, should be encouraged. Intelligent Transport Systems (ITS) that go beyond simply providing information to control and direct traffic could also bring safety benefits. The variable speed limits introduced on Europe's busiest motorway, the M25 in Britain, were intended to combat congestion by smoothing traffic flow. But speed limit compliance, enforced by police cameras, has been high and excessive speeding has also been reduced.

La Strada

La progettazione, la manutenzione e la modernizzazione delle strade sono fondamentali nella strategia di Formula Zero. I benefici derivanti dall'innalzamento degli standard dei conducenti e dal miglioramento del design di sicurezza delle auto saranno pregiudicati se la sicurezza e la manutenzione delle strade sono inadeguate.

AUTOSTRADE E STRADE PRINCIPALI

Sebbene generalmente le autostrade comprendano un quarto del traffico stradale e oltre metà degli autocarri ad alte velocità, solo il 10% di morti o di lesioni gravi si verificano sulle nostre strade più veloci. Proprio a causa delle alte velocità percorse, la sicurezza è stata a lungo una priorità in autostrada e nelle strade principali, ma ci sono ancora margini di miglioramento.

La tecnologia ha svolto un ruolo decisivo nel miglioramento della sicurezza in autostrada. Molti incidenti in autostrada sono causati da un riconoscimento non tempestivo di traffico rallentato o interrotto davanti al veicolo - il cosiddetto 'tamponamento a catena'. Quando si verifica un incidente su un tracciato di Formula Uno, i piloti che si avvicinano all'incidente ricevono informazioni all'istante, trasmesse dai commissari di pista e dalle scuderie, tramite comunicazione diretta all'abitacolo, consentendo loro di rallentare, fermarsi o distanziarsi. Un tipo di avvertimento tempestivo analogo può funzionare per le strade pubbliche. È stato dimostrato che aumentare il tempo a disposizione dei conducenti per rallentare prima di un incidente in autostrada, fornendo delle informazioni sulla strada in tempo reale, riduce il tasso di incidenti del 18%.

Si dovrebbe quindi incoraggiare l'uso di telematica stradale e lo sviluppo di sistemi futuri di comunicazione diretta in-car. Anche i sistemi di trasporto intelligenti (STI), che non si limitano semplicemente a fornire informazioni per il controllo e la direzione del traffico, potrebbero apportare benefici alla sicurezza. I limiti di velocità variabili introdotti nell'autostrada più congestionata d'Europa, la M25 in Gran Bretagna, erano volti a fronteggiare la congestione, rendendo più scorrevole il traffico. Tuttavia il rispetto dei limiti di velocità, applicato dalle telecamere della polizia, è stato elevato e, inoltre, l'eccesso di velocità si è ridotto.

If research proves that accident figures have improved as a result, investment in wider use of variable speed limits must be a priority.

LOCAL ROADS

The vast majority of accidents take place on local roads, due not least to numerous junctions, traffic signals and crossings, obscured vision and unexpected hazards. But a key cause of traffic accidents can be the design of the road itself.

Many accidents occur as the result of inappropriate speed for the conditions. Despite speed limit signs, drivers will often drive at a speed they feel is suitable and safe for the road layout. Designing roads to take into account driver perception may involve 'slowing down' the visual impression of the road, greater use of speed signs, changing the colour of the road surface and using road markings (or removing them) to influence the judgement of motorists. Studies in the Netherlands suggest that a combination of these measures can have some effect on the driver's perception of acceptable speed, but more research is needed.

Too many stretches of road are still designed for an age when volume and speed of traffic was far lower. Updating the road geometry, examining positioning of junctions and signs and improving road surfaces and barriers is the only way to bring our road network into the twenty-first century.



Se la ricerca dimostra che in conseguenza a ciò il dato degli incidenti è migliorato, investire in un utilizzo più diffuso dei limiti di velocità variabili deve essere prioritario.

STRADE LOCALI

La stragrande maggioranza di incidenti si verifica su strade locali, dovuta anche a numerosi incroci, impianti semaforici e svincoli, a vista anneggiata e a rischi imprevisti, ma uno dei fattori chiave degli incidenti stradali può essere proprio la progettazione della strada.

Molti incidenti si verificano in conseguenza delle velocità inadeguate alle condizioni. Nonostante i segnali che indicano i limiti di velocità, i conducenti spesso guidano a una velocità che ritengono adeguata e sicura per la configurazione della strada. Progettare strade per tenere in considerazione la percezione del conducente potrebbe includere un 'rallentamento' dell'impressione visiva della strada, un maggior ricorso ai segnali di velocità, il cambio del colore del manto stradale e l'uso (o la rimozione) della segnaletica stradale orizzontale per influenzare il giudizio degli automobilisti. Studi nei Paesi Bassi rivelano che combinare questi provvedimenti può sortire qualche effetto sulla percezione del conducente di velocità tollerabili, ma sono necessarie ricerche più approfondite.

Un numero eccessivo di tratti di strada è stato progettato per un periodo in cui il volume e la velocità del traffico era di gran lunga inferiore. Aggiornare la geometria della strada, esaminare il posizionamento degli svincoli e dei segnali e apportare migliorie al manto stradale e alle barriere protettive è l'unico modo per condurre la nostra rete stradale nel ventunesimo secolo.



LOW COST MEASURES

Low cost measures (LCM) can make a great difference to accident reduction for relatively low outlay. In the United Kingdom it is estimated that every £10 million spent on low cost schemes results in 24 fewer deaths or serious injuries, and brings a return on investment of almost £4 million (DETR).

MAINTENANCE AND RESURFACING

Regular road maintenance is also highly cost effective, and reduces the length of time that networks are disrupted. Poorly maintained roads can be dangerous, particularly to cyclists and motorcyclists. Uncollected debris or litter is hazardous to all road users, and can be symptomatic of a wider neglect of the road network.

Major maintenance, such as resurfacing, should provide the opportunity for reviewing the materials used on the road. Greater use of porous asphalt, for example, would reduce surface water and noise and improve both skid resistance and visibility.

ROUTES TO SAFETY

In their latest road safety communication the Commission identified accident 'black spot' management and the design of 'forgiving' road-sides as one of their six short and medium term priorities.

MISURE A BASSO COSTO

Le misure a basso costo (LCM) possono fare davvero la differenza nella riduzione degli incidenti in cambio di un investimento relativamente contenuto. Nel Regno Unito si stima che per 10 milioni di sterline spesi in sistemi a basso costo si riduce di 24 il numero di morti o lesioni gravi, portando a una redditività del capitale investito di quasi 4 milioni di sterline (DETR).

MANUTENZIONE E RIASFALTAMENTO

Una manutenzione stradale regolare risulta inoltre assai efficace sotto il profilo dei costi, e riduce la durata in cui le reti hanno interruzioni. Le strade in cattive condizioni possono risultare pericolose, in particolare per i ciclisti e per i motociclisti. Detriti e rifiuti non raccolti sono pericolosi per tutti gli utenti della strada, oltre ad essere sintomatici di una più diffusa trascuratezza della rete stradale.

Una più attenta manutenzione, come il riasfaltamento, dovrebbe assicurare l'opportunità di esaminare i materiali adottati sulle strade. Per esempio, un maggior utilizzo di asfalto poroso ridurrebbe l'acqua di superficie e l'inquinamento acustico e migliorerebbe sia il livello di aderenza che la visibilità.

LA VIA PER LA SICUREZZA

Nell'ultima comunicazione riguardante la sicurezza stradale, la Commissione ha individuato la gestione dei 'punti critici' degli incidenti e la progettazione di zone non pericolose ai margini delle strade, come una delle sei priorità a breve e medio termine.

The FIA supports proposals for a recognised EU- wide road audit system. Highway authorities that fail in their public duty to provide safe roads, particularly once defects have been identified, should be named and shamed. The ability of the public to prove official liability for dangerous roads should also be examined.

The auditing of Europe's roads should be based on a three tier 'traffic light' system. The auditing should reflect what is designated as a 'collision severity index' in Sweden.

Green: Formula Zero standard

Amber: some risk of death or serious injury

Red: high risk of death or serious injury

The FIA believes that assessment methods based on the 'collision severity index' should be introduced across Europe. Ongoing EU wide testing along the lines of a European Road Assessment Programme (Euro RAP) should then be initiated as a priority to help reduce the proportion of Europe's roads which pose an unacceptable safety risk.

La FIA sostiene proposte per un sistema di revisione stradale comunitario riconosciuto. Le autorità autostradali che non assolvono al proprio dovere pubblico di garantire strade sicure, in particolare quando vengono riscontrate anomalie, dovrebbero essere individuate e denunciate. Si dovrebbe esaminare anche la capacità del pubblico di provare la responsabilità dei funzionari per le strade pericolose.

La revisione delle strade europee dovrebbe basarsi su un sistema di tre 'luci semaforiche' e dovrebbe rispecchiare ciò che in Svezia è stato denominato 'indice di gravità della collisione'.

Verde: standard Formula Zero

Giallo: rischio possibile di morte o lesioni gravi

Rosso: rischio elevato di morte o lesioni gravi

La FIA ritiene che tali metodi di valutazione basati su un 'indice di gravità di collisione' dovrebbero essere introdotti in tutta Europa. Pertanto, dovrebbero essere intrapresi test comunitari continui sulla linea di un European Road Assessment Programme (Euro RAP) come priorità per contribuire a ridurre la percentuale di strade europee che rappresentano un rischio inaccettabile per la sicurezza.

Conclusion

Formula Zero is a road safety philosophy which questions many of the assumptions made in existing approaches to road safety policy.

The FIA's starting point rejects the acceptability of deaths and injuries on our roads whilst recognising that accidents will inevitably happen. The focus in this document has been to address the consequences of accidents.

Many organisations and stakeholders - from motor manufacturers to motoring organisations - will play an important role in achieving Formula Zero's objectives. But the primary responsibility in developing and implementing effective road safety strategies must rest with our governments.

EU citizens now pay approximately 230 billion euros each year in motoring taxes. Yet only a tiny proportion of this revenue is re-invested in road safety activity.



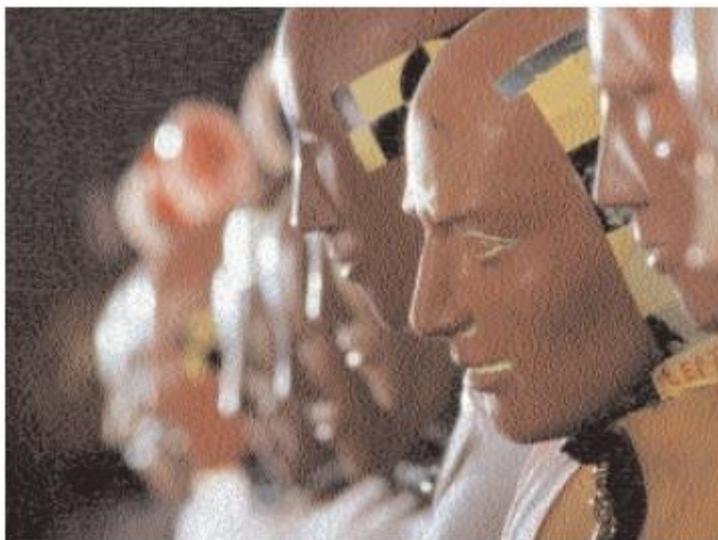
Conclusione

Formula Zero è una filosofia sulla sicurezza stradale che mette in discussione molti dei presupposti avanzati in approcci già esistenti riguardo alla *policy* in materia di sicurezza stradale.

Il punto di partenza della FIA consiste nell'intollerabilità delle morti e delle lesioni sulle nostre strade, pur riconoscendo che gli incidenti sono inevitabili. Questo documento si è posto l'obiettivo di indicare le conseguenze degli incidenti.

Molte organizzazioni e parti coinvolte, dai produttori automobilistici fino alle organizzazioni motoristiche, svolgeranno un ruolo determinante nel compimento degli obiettivi di Formula Zero. Tuttavia la principale responsabilità per lo sviluppo e l'adozione di strategie della sicurezza stradale efficaci spetta ai nostri governi.

I cittadini dell'UE attualmente spendono circa 230 miliardi di euro ogni anno in tasse automobilistiche, eppure solo una esigua percentuale di questi ricavi è investita nuovamente in attività legate alla sicurezza stradale.



If the Formula Zero approach is to be achieved EU governments must commit to increasing the money available for road safety.

It is clear from the conclusions of the latest European Commission communication on the EU road safety action programme that the cost of preventing accidents is much less than the economic cost of casualties and damage caused by them.

In line with this, and as an integral means of developing a Formula Zero approach, the FIA wants to see the introduction of road safety ‘escalators’, annual above-inflation increases in the budget for safety by national governments and for genuinely pan-European initiatives by the European Commission.

If Formula Zero is to be successful and Sweden’s ‘Vision Zero’ approach has already demonstrated what can be achieved, it is essential to put in place the political and financial commitment to realise what amounts to a road safety revolution.

In this document the FIA has focused on the three main parameters which must be addressed in the road transport system. Within each of the parameters, and as a starting point for future road safety initiatives, the FIA has also identified key areas for action.

THE DRIVER

For the driver the FIA believes that a more coordinated approach to safety campaigning and to improving driver behaviour should be adopted on a pan-European basis.

Priorities for action:

- Driver education and training
- Seat belt compliance
- Speed
- Drink and drug driving

Se si vuole conseguire l'obiettivo di Formula Zero, i governi dell'UE devono impegnarsi ad aumentare i fondi disponibili per la sicurezza stradale.

Dalle conclusioni tratte dall'ultima comunicazione della Commissione europea, appare chiaro che nel programma d'azione sulla sicurezza stradale il costo di prevenzione degli incidenti è di gran lunga inferiore al costo delle vittime e dei danni causati da essi.

In linea con questo, e come parte integrante dello sviluppo dell'approccio di Formula Zero, la FIA intende assistere all'introduzione di 'gradini' della sicurezza stradale, ovvero aumenti annui superiori al tasso d'inflazione nel budget per la sicurezza dai governi nazionali e per iniziative prettamente paneuropee da parte della Commissione europea.

Se Formula Zero avrà successo, e l'approccio svedese di 'Visione Zero' ha già dimostrato quali risultati si possono raggiungere, è essenziale mettere in atto l'impegno politico e finanziario per comprendere cosa occorre per una rivoluzione della sicurezza stradale.

In questo documento la FIA si è concentrata sui tre principali parametri a cui si fa riferimento nel sistema di trasporto stradale. All'interno di ciascuno dei parametri, e come punto di partenza per le future iniziative sulla sicurezza stradale, la FIA ha anche individuato aree d'azione di rilevanza critica.

IL CONDUCENTE

Per i conducenti la FIA ritiene che si dovrebbe adottare, su base paneuropea, un approccio maggiormente coordinato e volto alla promozione della sicurezza e al miglioramento del comportamento del conducente.

Priorità d'azione:

- Educazione e formazione dei conducenti
- Uso obbligatorio delle cinture di sicurezza
- Limiti di velocità
- Divieto di alcol e droga alla guida

THE CAR

In improving the safety performance of car design the FIA believes in a strategy which combines consumer information and fiscal incentives to encourage the scrapping of older cars and the purchase of newer, safer models. This renewal of the car parc will bring benefits in terms of air quality and CO₂ reductions as well as in safety performance.

When the various stakeholders in the automotive sector work together to promote safety, the results can be impressive. Euro NCAP, as previously explained, has led to dramatic improvements in car design above and beyond what legislation alone has achieved.

Through the marketing strategies of those car manufacturers that have chosen to capitalise on the success in the crash test programme, the road safety message has reached millions through advertising. The communications success of Euro NCAP could provide a model for future pan-European safety campaigning.

To date five member state governments and the European Commission financially support the Euro NCAP programme. The FIA would encourage other EU governments to participate financially in the programme to accelerate the substantial benefits of the programme even further.

Priorities for action:

- Accelerating improvements to occupant safety design
- Accelerating improvements to pedestrian safety design
- Accelerating improvements to child seat safety design

L'AUTO

Per quanto riguarda le prestazioni di sicurezza della progettazione delle auto, la FIA crede in una strategia che coniughi l'informazione del consumatore e gli incentivi fiscali per incoraggiare la rottamazione delle vetture più vecchie e l'acquisto di modelli più nuovi e sicuri.

Questo rinnovo del parco veicoli apporterà benefici sia in termini di qualità dell'aria e di riduzione delle emissioni di CO₂ che di prestazioni di sicurezza.

Quando le varie parti coinvolte nel settore automobilistico lavorano insieme per promuovere la sicurezza, i risultati possono essere notevoli. Euro NCAP, come spiegato in precedenza, ha portato a miglioramenti considerevoli nella progettazione di auto, ben oltre quanto raggiunto dalla sola legislazione.

Attraverso le strategie di marketing dei produttori di auto che hanno scelto di sfruttare al massimo il successo nel programma dei crash test, il messaggio sulla sicurezza stradale ha raggiunto milioni di persone grazie alla pubblicità. Il successo delle comunicazioni di Euro NCAP potrebbe fornire un modello per future campagne paneuropee sulla sicurezza.

Ad oggi cinque governi degli Stati membri e la Commissione europea sostengono economicamente il programma di Euro NCAP. La FIA intende incoraggiare altri paesi dell'UE a partecipare economicamente al programma per accelerarne in misura ulteriore i cospicui benefici.

Priorità d'azione:

- Accelerare i progressi della progettazione di sicurezza per i passeggeri
- Accelerare i progressi della progettazione di sicurezza per i pedoni
- Accelerare i progressi della progettazione di sicurezza per i seggiolini

THE ROAD

Addressing the quality and safety design of Europe's roads infrastructure is a vital aspect of road safety policy. In the Formula Zero approach improved road layout and safety designs must be combined with pedestrian friendly vehicle design if we are to reduce pedestrian deaths and injuries.

Priorities for action:

- EU-wide road audit
- European Road Assessment Programme (Euro RAP)

If Formula Zero is to be successful it must inform the work of all those who have an impact on road safety: car-makers, legislators, road designers and, of course, drivers themselves.

But ultimately it is up to governments to provide and to facilitate the financial and political support for a road safety strategy fit for the new century.

The FIA believes that road safety strategy *is* Formula Zero.

LA STRADA

Fare riferimento alla qualità e alla progettazione di sicurezza delle infrastrutture stradali d'Europa è un aspetto fondamentale della *policy* sulla sicurezza stradale. Nell'approccio di Formula Zero si devono coniugare migliori configurazioni stradali e progettazioni di sicurezza con un design delle vetture più sicuro per i pedoni, se intendiamo ridurre le morti e le lesioni a danno dei pedoni.

Priorità d'azione:

- revisione delle strade comunitarie
- European Road Assessment Programme (Euro RAP)

Se Formula Zero avrà successo, avrà il dovere di rendere noto il lavoro di tutti coloro che hanno un impatto sulla sicurezza stradale: produttori di auto, legislatori, progettisti di strade e, naturalmente, gli stessi conducenti.

In definitiva spetta ai governi fornire e agevolare il supporto economico e politico per una strategia sulla sicurezza stradale adeguata per il ventunesimo secolo.

La FIA ritiene che *quella* strategia sulla sicurezza stradale sia Formula Zero.

The FIA

Established in 1904 the FIA represents the interests of motoring organisations and motorists throughout the world. The FIA is also the governing body of world motorsport. This combination of road and track gives the FIA a unique responsibility as an independent world body concerned with a wide range of automotive, motoring and mobility issues.

The FIA is a non-profit making association which brings together some 150 national motoring organisations on five continents. Its member clubs represent over 100 million motorists and their families. This is a powerful mandate which the FIA is proud to defend. On issues such as safety, mobility, the environment and consumer protection the FIA actively promotes and protects the interests of motorists at the United Nations, within the European Union and other international bodies.

In the EU the FIA has established a joint Bureau with its sister organisation the AIT to represent the interests of more than forty million motoring consumers.

The European Bureau's staff of campaigns, policy and technical experts monitor the work of the EU institutions and co-ordinate media campaigning and political activity in member motoring organisations across the European Union.

Expert working groups of AIT & FIA club specialists in legal and consumer affairs, tourism and technical policy are brought together by the Bureau to consider the latest EU legislative issues and to develop common policies for the benefit of motoring consumers in all fifteen member states.

La FIA

Fondata nel 1904, la FIA rappresenta gli interessi delle organizzazioni motoristiche e degli automobilisti in tutto il mondo. La FIA è inoltre l'organo di governo dell'automobilismo mondiale. Questa combinazione di strada e pista conferisce alla FIA una responsabilità unica in veste di organismo mondiale indipendente coinvolto in un'ampia gamma di problematiche sull'automobilismo, sui motori e sulla mobilità.

La FIA è un'associazione *non-profit* che riunisce circa 150 *Automobile Club* nazionali dei cinque continenti, che rappresentano oltre 100 milioni di automobilisti e le loro famiglie. Si tratta di un incarico prestigioso che la FIA è orgogliosa di difendere. La FIA promuove attivamente e tutela gli interessi degli automobilisti riguardo a problematiche quali sicurezza, mobilità, ambiente e tutela del consumatore, presso le Nazioni Unite, all'interno dell'Unione europea e in seno ad altri organi internazionali.

Nell'UE la FIA ha fondato una *joint Bureau* con la sua organizzazione analoga, l'Alleanza Internazionale del Turismo (AIT), per rappresentare gli interessi di oltre quaranta milioni di consumatori automobilisti.

Lo staff delle campagne, delle *policy* e degli esperti tecnici dell'Ufficio europeo supervisionano il lavoro delle istituzioni europee e coordinano le campagne mediatiche e l'attività politica negli *Automobile Club* membri in tutta l'Unione europea.

I club dei gruppi di lavoro esperti dell'AIT & FIA, specializzati negli affari legali e dei consumatori, del turismo e delle *policy* tecniche, sono riuniti dal Bureau per discutere delle ultime problematiche sulla legislazione dell'UE e per sviluppare *policy* comuni in favore dei consumatori automobilisti in tutti gli Stati membri.

5.2 Traduzioni in italiano e spagnolo

Di seguito riporto la traduzione in italiano, con il testo a fronte della traduzione in spagnolo, per avere un confronto immediato dell'esercizio di traduzione attiva, che verrà approfondito più avanti¹²⁹.

¹²⁹ Cfr. capitolo 6.5.

Formula Zero

Una strategia per ridurre i morti
e le lesioni gravi in pista e su strada

Un *policy statement* della
Federazione Internazionale dell'Automobile

Fórmula Cero

Una estrategia para reducir las muertes y las lesiones graves en la pista y en la carretera

Una declaración de política de la Federación
Internacional del Automóvil

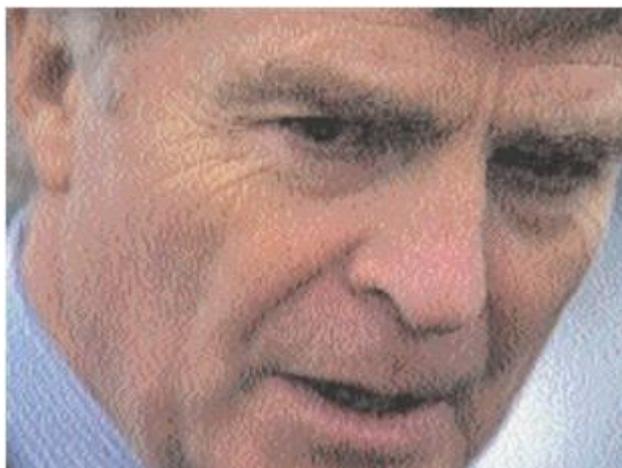
Indice

2	Prefazione
3	Introduzione
5	La Sicurezza nel Motorsport
9	Il pilota
13	L'Auto e la Legislazione
15	L'Auto e il Consumatore
17	La Strada
19	Conclusione
21	La FIA

Índice

2	Prefacio
3	Introducción
5	La seguridad en el automovilismo
9	El conductor
13	El coche y la legislación
15	El coche y el consumidor
17	La carretera
19	Conclusiones
21	La FIA

Prefazione



La sicurezza è una priorità assoluta per la FIA.

In qualità di organo amministrativo del motorsport e rappresentante di oltre 100 milioni di consumatori automobilistici in tutto il mondo, spetta chiaramente alla FIA la responsabilità non solo di integrare gli standard di sicurezza più rigorosi che si possano raggiungere in gara, ma anche di assicurare che le lezioni apprese in pista possano, e siano, applicate alle strade cittadine.

Ogni anno in Europa restano uccise 43.000 persone e 1,6 milioni subiscono lesioni a causa degli incidenti stradali. La FIA rappresenta un propulsore nella campagna per ridurre il numero di queste tragiche morti e feriti.

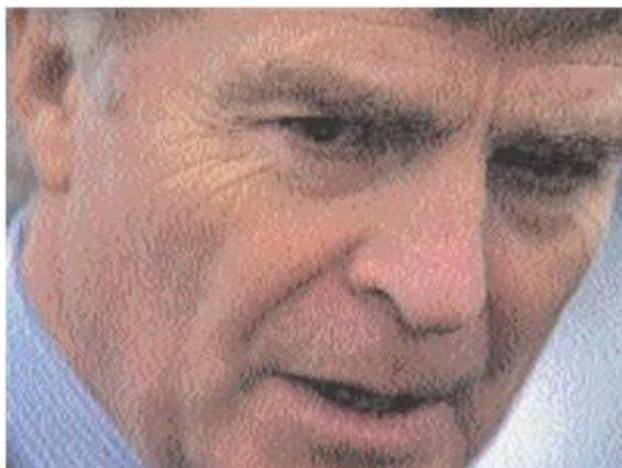
Questo documento presenta un approccio alla sicurezza stradale che ha definito la politica di sicurezza nel motorsport da oltre venti anni. Una filosofia analoga e di più vasta portata chiamata Visione Zero è stata introdotta sulle strade dal governo svedese nel 1997.

La FIA ritiene che l'adozione dell'approccio da noi nominato Formula Zero apporterà consistenti benefici alla sicurezza e contribuirà a ridurre il numero inaccettabile di morti e di feriti sulle nostre strade.

Max Mosley

Presidente della FIA

Prefacio



La seguridad es una prioridad absoluta para la FIA.

Es evidente que la FIA, en calidad de órgano administrativo del automovilismo y representante de más de 100 millones de consumidores, tiene la responsabilidad no solo de emplear los estándares de seguridad más exigentes que se puedan alcanzar en la carrera, sino también asegurar que lo que se aprende en la pista, se pueda emplear en las carreteras.

Cada año en Europa 43 000 personas son víctimas mortales de accidentes de tráfico y 1,6 millones sufren lesiones graves. La FIA representa el principal motor en la campaña para reducir el número de estas trágicas muertes y heridos.

Este documento describe un enfoque de la seguridad vial que lleva definiendo la política de seguridad en el automovilismo desde hace más de veinte años.

En 1997, el gobierno sueco introdujo en las carreteras una filosofía parecida y más amplia llamada Visión Cero.

La FIA piensa que adoptar el enfoque que hemos llamado Fórmula Cero va a aportar beneficios relevantes para la seguridad y a reducir el número inaceptable de muertes y heridos en nuestras carreteras.

Max Mosley

Presidente de la FIA

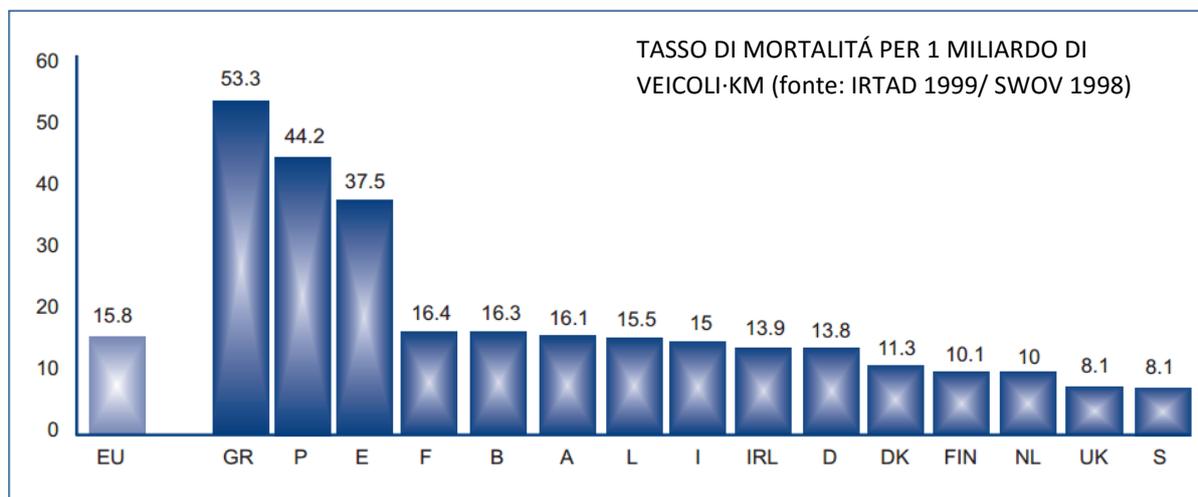
Introduzione

Nell'Unione Europea 43.000 persone restano uccise ogni anno sulle nostre strade. Più di 600.000 ricoveri ospedalieri possono essere attribuiti agli incidenti stradali e si stima che i soccorsi prestati ai feriti della strada assorbono il 10% delle risorse per l'assistenza sanitaria nell'UE.

Il bilancio dell'UE sulla sicurezza è pari a 8 milioni di euro all'anno. Utilizzando la metodologia di determinazione dei costi della Commissione europea, denominata il "principio da 1 milione di euro" nella comunicazione più recente, il bilancio annuale complessivo sulla sicurezza stradale corrisponde alle vite di otto cittadini europei.

I governi hanno fissato in misura crescente obiettivi nazionali per ridurre il numero di vittime e di feriti gravi. Dall'esperienza di ciascun paese dell'Unione Europea è evidente che fissare degli obiettivi è di vitale importanza al fine di ridurre i morti e le vittime sulle nostre strade. Nei primi mesi di quest'anno, il governo del Regno Unito ha fissato come obiettivo una riduzione del 40% di morti sulle strade nell'arco dei prossimi 10 anni.

In Europa la nuova legislazione in materia di sicurezza stradale e le campagne proattive che si prefiggono come obiettivo la sicurezza stradale hanno contribuito a ridurre il numero di morti e feriti per incidenti stradali, nonostante gli aumenti di proprietà di autoveicoli.



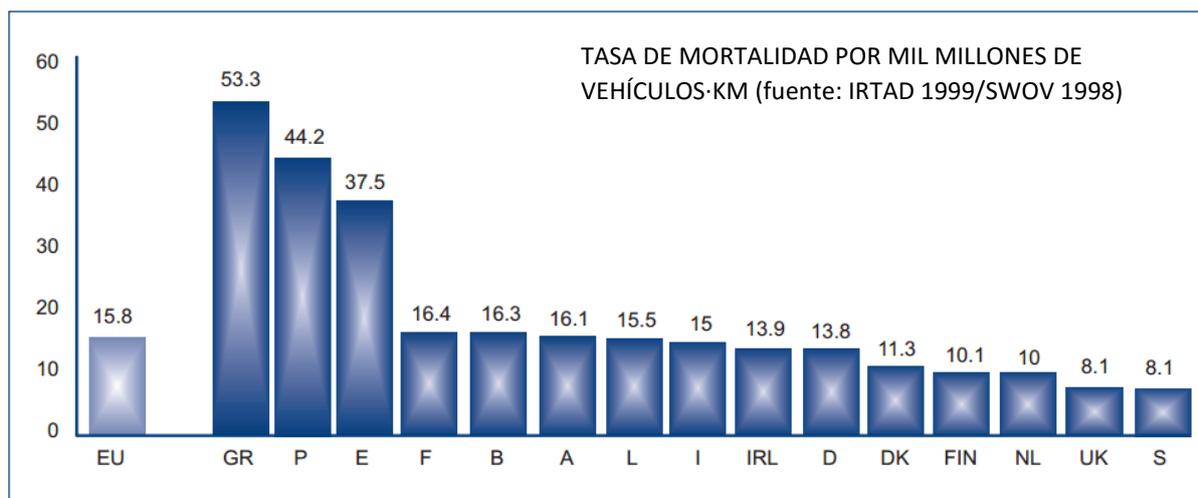
Introducción

Cada año en la Unión Europea 43.000 personas son víctimas mortales de accidentes en nuestras carreteras. Son más de 600.000 las hospitalizaciones debidas a accidentes de tráfico y se considera que los auxilios prestados a los heridos en carretera constituyen el 10% de los recursos destinados a asistencia sanitaria en la UE.

El presupuesto de la UE sobre la seguridad corresponde a 8 millones de euros por año. Si se emplea la metodología de determinación de costos de la Comisión Europea, llamada el "principio de 1 millón de euros", en la comunicación más reciente, el presupuesto anual total sobre la seguridad vial corresponde a las vidas de 8 ciudadanos europeos.

Los gobiernos han seguido estableciendo los objetivos nacionales para reducir el número de víctimas y de lesiones graves. Desde la experiencia de cada país de la Unión Europea es evidente que fijar objetivos es fundamental para reducir el número de muertos y víctimas de nuestras carreteras. En los primeros meses de este año, el gobierno del Reino Unido ha fijado como objetivo una reducción del 40% de los muertos en las carreteras en los próximos 10 años.

En Europa, la nueva legislación sobre la seguridad vial y las campañas proactivas que establecen como objetivo la seguridad vial han contribuido a la reducción del número de fallecidos y heridos en accidentes de tráfico, aunque haya aumentado el número de propietarios de vehículos.



Tuttavia i livelli di sicurezza variano notevolmente nell'UE, con il peggior paese che registra un tasso di mortalità sette volte più elevato del miglior paese tra gli Stati membri dell'UE. La FIA intende incoraggiare i governi a spingersi ben oltre e stabilire obiettivi provvisori per perseguire l'obiettivo strategico di zero vittime.

VISIONE ZERO

In Svezia, nell'ottobre 1997, il Parlamento svedese ha introdotto Vision Zero (Visione Zero) come obiettivo a lungo termine per la sicurezza stradale. L'approccio di Vision Zero sottolinea che occorre ridurre a zero il numero di morti e feriti e non evitare ogni singolo incidente. Il principio etico di questo approccio riconosce che gli errori commessi sulle strade in Svezia non dovrebbero condurre alla morte o a lesioni gravi. Il sistema di trasporto stradale deve essere progettato in modo tale che gli errori umani non abbiano necessariamente conseguenze disastrose.

Il progetto Vision Zero in Svezia si basa sulla condivisione di responsabilità tra chi 'gestisce strade e traffico' e chi viaggia. Chi progetta il sistema stradale ha la responsabilità ultima della struttura e del funzionamento del sistema di trasporto stradale, mentre chi viaggia ha il dovere di attenersi al codice della strada, prestando la massima prudenza e cautela.

Visione Zero mira principalmente ad esortare:

- i responsabili delle decisioni nel settore pubblico e privato ad assumersi maggiori responsabilità per la sicurezza della circolazione stradale;
- le organizzazioni pubbliche e private ad integrare l'attenzione per la sicurezza stradale in ogni componente delle proprie attività che influenzano il sistema di trasporto stradale;
- il pubblico in generale ad esigere prodotti e servizi più sicuri;
- gli utenti della strada ad accrescere il proprio interesse nelle opportunità offerte dall'osservanza delle regolamentazioni sulla circolazione stradale e a prestare attenzione, criterio e responsabilità sulle strade.

Sin embargo el nivel de seguridad cambia mucho en la UE, donde el peor país presenta una tasa de mortalidad siete veces más elevada que la del mejor país de los estados miembros de la UE. La FIA quiere convencer a los gobiernos a que se superen y establezcan objetivos intermedios para alcanzar el objetivo estratégico de cero víctimas.

VISIÓN CERO

En Suecia, en octubre de 1997, el Parlamento sueco ha introducido Visión Cero como objetivo a largo plazo para la seguridad vial. El enfoque de Visión Cero señala que hay que evitar que los muertos y los heridos, y no los accidentes. Su principio ético admite que los errores cometidos en las carreteras en Suecia no tendrían que causar la muerte o lesiones graves. El sistema de transporte por carretera se debe diseñar para que el error humano no tenga consecuencias fatales.

El proyecto Visión Cero en Suecia consiste en compartir responsabilidades entre los que "se ocupan del tráfico" y los que viajan. Los que diseñan el sistema de carreteras tienen la responsabilidad última de la estructura y del funcionamiento del sistema de transporte por carretera, mientras los viajeros deben respetar el código de circulación, y mostrar la máxima prudencia y cautela.

Visión Cero pretende principalmente exhortar a:

- quienes toman las decisiones relevantes en el sector público y privado a asumir una mayor responsabilidad en cuanto a seguridad del tráfico en carretera;
- organizaciones públicas y privadas a integrar la atención a la seguridad vial, en cualquier parte de sus actividades relativas al sistema de transporte por carretera;
- el público en general a exigir productos y servicios más seguros;
- los usuarios de la carretera a aumentar su interés en las oportunidades que el respeto de las normativas ofrece sobre el tráfico de carretera y prestar atención, criterio y responsabilidad en las carreteras.

FORMULA ZERO

In pista la FIA, in veste di organo amministrativo del motorsport mondiale, ha adottato un approccio agli standard di sicurezza in costante miglioramento. Tale approccio riconosce che il motorsport è per sua natura pericoloso e che gli incidenti sono inevitabili, ma il punto di partenza fondamentale per la filosofia sulla sicurezza della FIA è il principio che ogni perdita di vita ed ogni lesione in pista sono inaccettabili.

Questo considerevole passo in avanti ha influenzato oltre venti anni di miglioramenti della sicurezza nelle corse. LA FIA ritiene che tale cambiamento di prospettiva produrrebbe benefici significativi in termini di sicurezza sulla strada.

Il nuovo approccio offrirebbe una visione completamente nuova sulla sicurezza stradale, concentrandosi su quanto il sistema di trasporto stradale possa operare in modo sicuro e pertanto richiamerebbe le aspirazioni del pionieristico approccio svedese nei confronti della gestione della sicurezza stradale in tre modi:

- concentrarsi sulle tre variabili essenziali (il pilota, l'auto e la strada) in un'unica strategia integrata;
- combinare una migliore formazione del pilota con pressioni da parte del cliente volte a incoraggiare miglioramenti più rapidi al design di sicurezza dell'auto così come la mobilitazione a pressioni da parte degli 'utenti della strada' a sostenere miglioramenti della configurazione e del design delle infrastrutture stradali;
- sfruttare le infrastrutture intergovernative dell'UE per stabilire priorità sulla sicurezza chiare e prettamente paneuropee, che siano coordinate a livello centrale ma attuate a livello nazionale.

Tale approccio deriverà dal presupposto che i morti e i feriti sulle nostre strade sono inaccettabili e che ogni obiettivo di riduzione della percentuale dovrebbe essere considerato importante ma provvisorio sulle strade in un'ottica più a lungo termine che consenta di portare a zero il numero di vittime.

FÓRMULA CERO

En la pista la FIA, ya que desempeña el papel de órgano de administración del automovilismo global, ha incluido un enfoque de las normas de seguridad mejora constantemente.

Este enfoque reconoce que el automovilismo es intrínsecamente peligroso y que los accidentes son inevitables, sin embargo, el punto de partida básico para la filosofía sobre la seguridad de la FIA es el principio de que cada fallecimiento y herido en la pista son inaceptables. Este importante avance ha influido en más de veinte años de mejoras de la seguridad en las carreras.

La FIA cree que este progreso aportaría beneficios relevantes, en materia de seguridad vial. El nuevo enfoque incluiría una nueva forma de ver la seguridad vial, centrándose en la manera en que el sistema de transporte por carretera puede operar con seguridad. Por lo tanto recordaría a las aspiraciones del enfoque sueco pionero por la gestión de la seguridad vial, o sea:

- centrarse en las tres variables clave, el conductor, el vehículo y la carretera en una estrategia integrada;
- combinar una mejor formación del piloto con presiones por parte del cliente para promover una rápida mejora del diseño de seguridad del auto y con presiones por parte de los ‘usuarios de la carretera’ y favorecer mejoras de la configuración y diseño de las infraestructuras;
- explotar la infraestructura intergubernamental de la UE para establecer prioridades claras en materia de seguridad y auténticamente paneuropeas, que se coordinen centralmente, pero que se pongan en marcha a nivel nacional.

Este enfoque deriva de la suposición de que las muertes y lesiones en nuestras carreteras son inaceptables y que cada objetivo de reducir el porcentaje ha de considerarse importante aunque provisional en las carreteras dentro del objetivo a largo plazo de reducir a cero el número de víctimas.

Sicurezza nel Motorsport

Il motorsport è per sua natura pericoloso. È prevedibile che si verifichino degli incidenti, ma i piloti e gli spettatori si aspettano ragionevolmente un livello molto elevato di protezione.

STORIA DEGLI INCIDENTI

Negli anni '60 un incidente su otto in Formula 1 comportava la morte o gravi lesioni per i piloti, fino ad arrivare ad una frequenza di una gara su quattro nel corso di alcuni anni. Questo livello inaccettabile di incidenti, gravi lesioni e morti fu talmente elevato da dare inizio a un movimento guidato dai piloti finalizzato a una maggior sicurezza nel motorsport.

Gli effetti della campagna condotta dai piloti e le nuove misure da essa introdotte hanno consentito di ridurre il numero di incidenti che provocassero la morte o gravi lesioni a una media di uno ogni 40 incidenti, un dato cinque volte inferiore raggiunto in meno di dieci anni. Tra il 1980 e il 1992, un ulteriore calo di decessi e di lesioni gravi per incidente ha provocato la diminuzione del tasso a meno di uno ogni 250 incidenti: un'ulteriore riduzione con un dato sei volte inferiore.

Nel 1992 il primato di sicurezza in Formula 1 ha raggiunto zero decessi e gravi lesioni per incidente, un livello in cui gli incidenti individuali hanno un effetto sproporzionato sulle statistiche.

Nel 1994, dopo 11 anni senza alcun decesso in un Gran Premio, ben due piloti sono rimasti vittime di tragici incidenti durante lo stesso weekend di gara, uno dei quali era il tre volte Campione del Mondo Ayrton Senna.

Seguridad en el automovilismo

El automovilismo es peligroso por definición. Los accidentes ocurren, pero los pilotos y los espectadores exigen razonablemente un alto nivel de protección.

HISTORIA DE LOS ACCIDENTES

En los años 60, un accidente de cada ocho en Fórmula 1 llevó a la muerte o a lesiones graves a los pilotos, hasta llegar a una frecuencia de una carrera de cada cuatro en algunos años. Este nivel inaceptable de accidentes, lesiones graves y muertes ha llevado a la creación de un movimiento liderado por los pilotos, dirigido a mejorar la seguridad en los deportes de motor. Los efectos de la campaña llevada a cabo por los pilotos y las nuevas medidas que se han introducido consistían en reducir el número de accidentes que podían llevar a la muerte o lesiones graves a un promedio de uno de cada 40 accidentes, una cifra cinco veces inferior lograda en menos de diez años.

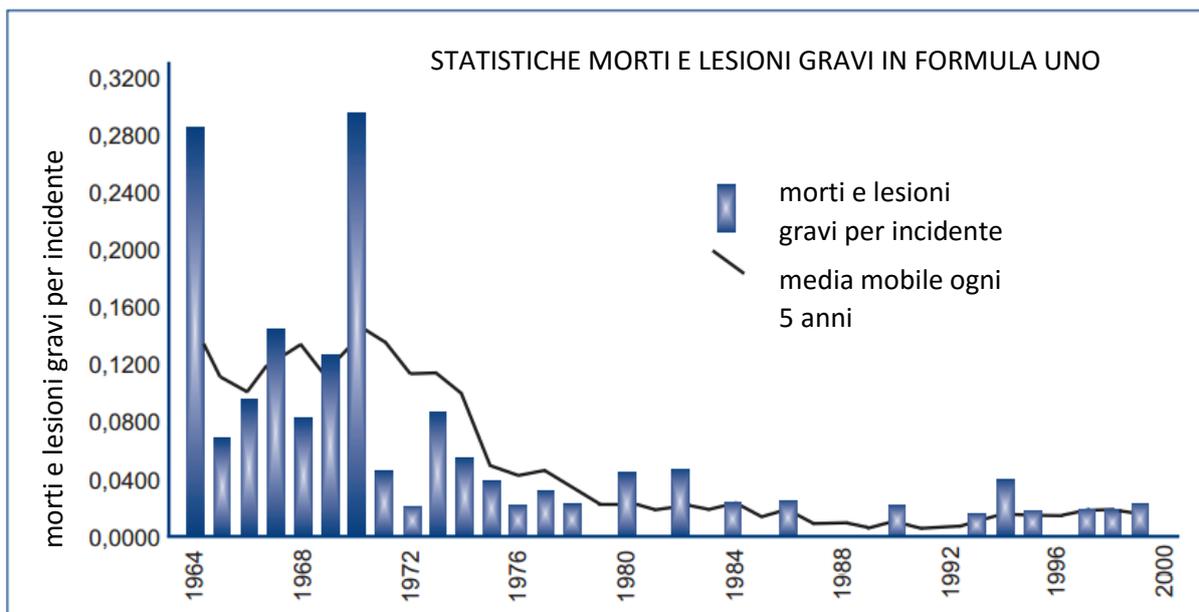
Entre 1980 y 1992, una nueva disminución de las muertes y lesiones graves por accidente fue la tasa que se redujo a menos de uno de cada 250 accidentes: una nueva reducción seis veces mejor.

En 1992, la primacía de la seguridad en la Fórmula 1 ha llegado a cero muertes y lesiones graves por accidente, un nivel donde los accidentes individuales tienen un efecto desproporcionado en las estadísticas.

En 1994, después de 11 años sin muertes o lesiones graves en un Gran Premio, dos pilotos fueron víctimas de trágicos accidentes durante el mismo fin de semana de una carrera, uno de los cuales era el tricampeón del mundo Ayrton Senna.

La FIA ha adottato immediatamente misure di più ampia portata per migliorare la sicurezza, tra cui nuove norme per la realizzazione di auto e progettazione dei circuiti, dando inizio a un programma di ricerca e sviluppo finalizzato a migliorare gli standard di sicurezza per il futuro. Ben presto è apparso evidente che l'unico obiettivo accettabile in termini di sicurezza avrebbe dovuto essere zero decessi e zero gravi lesioni. In seguito la responsabilità per la sicurezza si è spostata dal pilota per passare ad essere condivisa dall'amministrazione e dai 'fornitori di sistemi'.

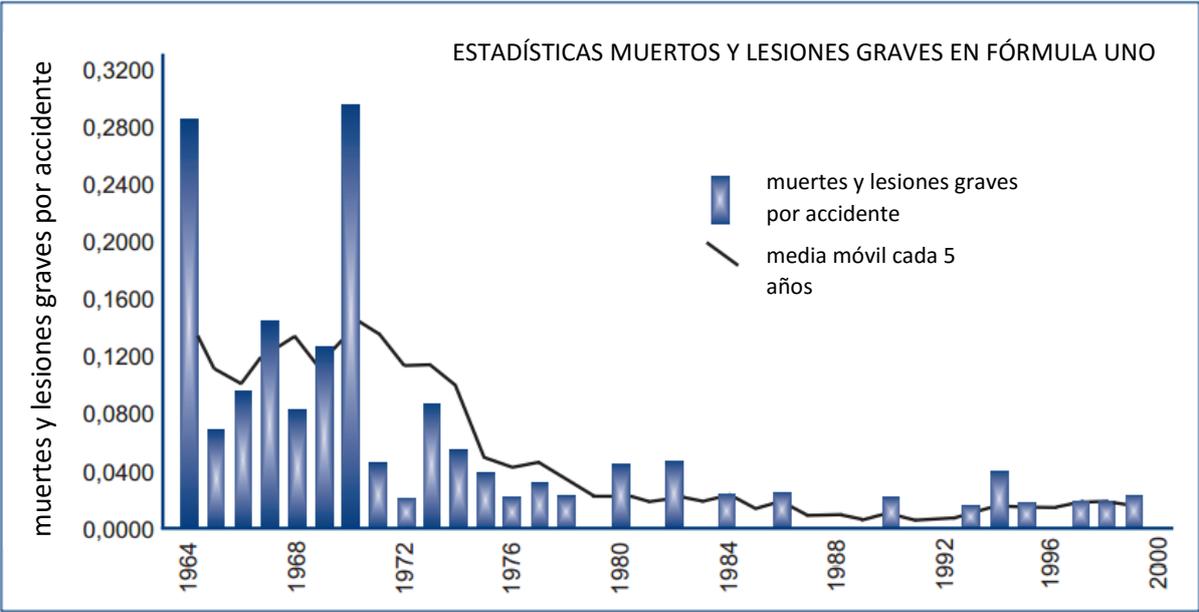
La FIA ha svolto ricerche e ha apportato delle modifiche alle norme sulla progettazione dei veicoli, dei circuiti e dei dispositivi di sicurezza dei circuiti, sull'equipaggiamento piloti, sulle procedure di controllo della gara e sugli standard di intervento medico arrivando a ridurre i decessi e le lesioni gravi per incidenti di oltre il 90% dai primi anni '70.



La FIA tomó inmediatamente medidas más amplias, incluyendo los nuevos estándares para la construcción del coche y el diseño de circuitos, iniciando un programa de investigación y desarrollo destinado a mejorar las normas de seguridad para el futuro. Pronto se hizo evidente que el único objetivo aceptable en términos de seguridad debería haber sido cero muertes y lesiones graves.

Sucesivamente, la responsabilidad de la seguridad se ha desplazado desde el piloto para volver a ser compartida por la administración y por los ‘proveedores de sistemas’.

La FIA ha realizado investigaciones y ha introducido modificaciones en las normas sobre el diseño de los vehículos, de los circuitos y los dispositivos de seguridad, el equipo de los conductores, los procedimientos de control de la carrera y normas de intervención médica, hasta reducir las muertes y lesiones graves en accidentes a más de un 90% desde principios de los años 70.



IMPARARE DALLA PISTA

La dinamica e la meccanica di un incidente in pista sono molto simili a quelle di un incidente su strada. Il motorsport garantisce un fertile terreno di ricerca per la sicurezza dei veicoli. Molti incidenti automobilistici sono registrati su video e i dati sono registrati sull'Accident Data Recorder, a seguito dei quali viene svolta un'accurata analisi.

Dato che ogni aspetto dell'automobilismo è controllato con una tale cura, ed esiste la tecnologia per consentire di monitorare e analizzare dettagliatamente gli incidenti, questo dispositivo offre una rara opportunità di esaminare dispositivi di sicurezza per gli autoveicoli in casi estremi.

La sicurezza del motorsport può dimostrare ciò che è possibile in termini di protezione delle persone e di tolleranza dell'uomo, laddove non ci siano limiti posti alle tecnologie adottate o ai costi coinvolti. Se da un lato le lezioni apprese non possono sempre essere applicate al sistema stradale in modo diretto o a livello economico, dall'altro gran parte dei dati e delle esperienze raccolte sono rilevanti.

Il regolamento sportivo e tecnico che vige in Formula Uno imposta gli standard più elevati e offre un terreno di prova per le misure di sicurezza prima dell'introduzione in altri campionati automobilistici internazionali.

CIRCUITI

I circuiti chiusi delle corse automobilistiche ottengono una licenza dalla FIA secondo il tipo di vetture che vi disputano delle gare. I circuiti sono soggetti a verifiche secondo le Linee Guida della FIA, che stabiliscono gli standard in ogni aspetto della progettazione del circuito. Tali standard sono soggetti a revisione costante.

PILOTI

I piloti ottengono una licenza per partecipare alle corse automobilistiche secondo la propria esperienza. Il sistema di licenza prevede inoltre uno strumento di sanzione per i piloti in caso di azioni considerate rischiose per la sicurezza.

Gli standard per l'attrezzatura dei piloti, inclusi i caschi e le tute, sono stabiliti dalla FIA e controllati con regolarità.

APRENDER DE LA PISTA

La dinámica y la mecánica de un accidente en la pista son muy parecidos a los de un accidente en la carretera. El automovilismo ofrece un excelente ambiente de investigación para la seguridad de los vehículos.

Muchos de los accidentes automovilísticos se graban en vídeo, mientras los datos se graban en el registrador de datos de accidentes (Accident Data Recorder) a bordo. Luego se lleva a cabo un análisis detallado de estos datos. Como todos los aspectos del automovilismo se controlan por esta razón, y existe una tecnología que permite supervisar y analizar en detalle los incidentes, ADR es una oportunidad única para examinar los dispositivos de seguridad para los vehículos de motor en casos extremos.

La seguridad del automovilismo puede demostrar lo que es posible en términos de protección de las personas y de tolerancia humana, donde no hay límites a la tecnología utilizada o a los gastos incluidos. Aunque las lecciones aprendidas no siempre se pueden aplicar de forma directa o por motivos económicos a la red de carreteras, muchos de los datos y sus experiencias son relevantes.

El reglamento técnico y deportivo que está en vigor en la Fórmula Uno establece las normas más elevadas y ofrece una piedra de toque para las medidas de seguridad antes de su introducción en otras competiciones de automovilismo internacionales.

LOS CIRCUITOS

Los circuitos cerrados de automovilismo reciben una licencia de la FIA según el tipo de coches que disputan las carreras. Los circuitos están sujetos a las auditorías de acuerdo con las directrices de la FIA, que establecen las normas en todos los aspectos del diseño del circuito. Estas normas están sujetas a revisión continua.

LOS PILOTOS

Los pilotos reciben una licencia para participar en las carreras de coches de acuerdo con su experiencia. El sistema de licencias también proporciona un medio de castigo para los conductores, por acciones consideradas un riesgo para la seguridad.

La FIA establece y controla con regularidad el equipo de serie de los pilotos, que incluye cascos y monos.

INTERVENTO MEDICO

Le normative mediche della FIA richiedono un livello elevato di attrezzature e competenze. Il personale nei centri medici dei circuiti è composto da almeno due specialisti anestesisti, un consulente medico e un chirurgo ortopedico, un chirurgo spinale o un neurochirurgo e uno specialista in ustioni. Anche i reparti di rianimazione e terapia intensiva e una sala operatoria attrezzata secondo gli standard di un Ospedale Universitario costituiscono un requisito minimo.

Un intervento tempestivo e professionale rappresenta un elemento cruciale nell'approccio della FIA agli standard medici.

In un circuito come quello di Monaco, dove è difficile accedere, sono necessarie tre vetture di sicurezza supportate da 100 medici e paramedici per garantire il livello di prestazione di intervento richiesto dalla FIA.

CONTROLLI DI GARA

Un Direttore di Gara permanente della FIA controlla lo svolgimento dei principali eventi motoristici internazionali. La Direzione di gara è in contatto radio con tutte le strutture mediche, ufficiali e commissari di gara, ed è in grado di ispezionare l'intero tracciato e la Pit Lane attraverso la televisione a circuito chiuso.

Tramite un costante monitoraggio, il Direttore di Gara è in grado di valutare la gravità di un incidente e se interrompere la corsa fermando le altre monoposto o controllandone la velocità mediante l'intervento della Safety Car. Queste misure consentono alle squadre di intervento medico di avere libero accesso al luogo dell'incidente.

LA INTERVENCIÓN MÉDICA

Los estándares médicos de la FIA requieren un alto nivel de equipamiento y experiencia. El personal de los centros médicos del circuito consta de al menos dos anestesistas especialistas, un médico consultor y un cirujano ortopédico, cirujano espinal o un neurocirujano y un especialista en quemaduras. Incluso las unidades de cuidados intensivos y terapia intensiva y quirófano equipado según los estándares de un hospital universitario constituyen un requisito mínimo.

La intervención temprana y profesional es un elemento crucial en el enfoque de los estándares médicos de la FIA.

En un circuito como el de Mónaco, donde el acceso es difícil, se necesitan tres vehículos de seguridad con el apoyo de 100 médicos y paramédicos para garantizar el nivel de servicios que la FIA exige.

LOS CONTROLES DE CARRERA

Un director de carrera permanente de la FIA supervisa el rendimiento de los principales eventos automovilísticos internacionales. La dirección de carrera está en contacto por radio con todos los servicios médicos, los oficiales de pista y jefes de carrera, y puede inspeccionar toda la pista y la calle de boxes (*Pit Lane*) mediante el circuito cerrado de televisión.

A través de una supervisión constante, el director de carrera es capaz de evaluar la gravedad de un accidente y si se debe detener la carrera parando los coches o controlar su velocidad a través de la intervención del coche de seguridad (*Safety Car*). Estas medidas permitirían a los equipos de intervención médica tener libre acceso al lugar del accidente.

REGOLE DI SICUREZZA

La FIA dirige il motorsport internazionale attraverso il Consiglio Mondiale dello Sport Automobilistico, un organismo assistito da commissioni sportive qualificate e gruppi di lavoro, i quali includono la partecipazione di esperti provenienti dalle scuderie, dai circuiti, dallo staff medico e dagli organismi amministrativi.

È attraverso l'applicazione della normativa della FIA e attraverso un sistema di stretta cooperazione tra la FIA e tutti i soggetti coinvolti nell'organizzazione e nella partecipazione al motorsport che è possibile ottenere risposte rapide riguardo alle nuove problematiche legate alla sicurezza. Le misure di sicurezza possono essere introdotte entro alcune settimane, se necessario.

Nel decennio tra il 1988 e il 1998 sono state apportate 28 modifiche al regolamento del crash test di rigidità strutturale della Formula 1. Al contrario, fino al 1998 le normative sul crash test della Commissione europea per le vetture stradali erano rimaste inalterate per 24 anni.

UN APPROCCIO ALLA PARTNERSHIP

Un esempio recente di un riuscito approccio alla partnership per migliorare la sicurezza si può rilevare nel nuovo dispositivo di protezione del pilota, il supporto per la testa e il collo (Head and Neck Support, HANS), creato in collaborazione dalla FIA, DaimlerChrysler e McLaren International.

Sviluppato per offrire maggiore protezione al pilota in caso di collisioni frontali e laterali, il supporto HANS è costituito da un rigido collare in fibra di carbonio che è fissato saldamente alla parte superiore del corpo dalle cinture del sedile e allacciato al casco per mezzo di fibbie. In caso di incidente, i movimenti estremi e accelerati del capo e i pericolosi sforzi del collo sono ridotti dall'effetto stabilizzante del sistema.

I produttori del mondo dei motori vedono sempre più il motorsport come uno strumento di ricerca, non solo per i miglioramenti delle prestazioni, ma anche per i progressi nella sicurezza. La FIA è convinta che imparando dalla pista si possa *‘dare la precedenza’* al miglioramento della sicurezza stradale.

NORMAS DE SEGURIDAD

La FIA gestiona el automovilismo internacional a través del Consejo Mundial del Automovilismo Deportivo, un órgano asistido por las comisiones deportivas calificadas y grupos de trabajo, que incluyen la participación de expertos de los equipos, de los circuitos, del equipo médico y de los órganos administrativos.

Mediante la aplicación de las reglas de la FIA y un sistema de estrecha cooperación entre la FIA y todos los sujetos implicados en la organización y la participación en el automovilismo deportivo, es posible obtener respuestas rápidas sobre los nuevos problemas de seguridad. Si es necesario, las medidas de seguridad se pueden introducir en algunas semanas.

En la década entre 1988 y 1998 se aportaron 28 modificaciones en la regulación de las pruebas de choque (*crash test*) de la rigidez estructural de la Fórmula Uno. Por el contrario, hasta el 1998 las regulaciones sobre las pruebas de choque de la Comisión Europea para los coches en las carreteras no habían sido cambiadas durante 24 años.

UNA ESTRATEGIA DE COLABORACIÓN

Un ejemplo reciente de una estrategia exitosa de colaboraciones para mejorar la seguridad lo representa el nuevo dispositivo de protección del piloto, el sistema de apoyo para la cabeza y el cuello (Head and Neck Support, HANS), desarrollado conjuntamente por la FIA, DaimlerChrysler y McLaren Internacional.

Diseñado para ofrecer una mayor protección al piloto en caso de impacto frontal y lateral, HANS es un collarín rígido fabricado con una fibra de carbono que está firmemente fijado a la parte superior del cuerpo por el cinturón de seguridad del asiento y unido al casco con hebillas. En caso de accidente, los movimientos extremos y acelerados de la cabeza y los esfuerzos peligrosos del cuello se reducen por el efecto estabilizador del sistema.

Los productores del mundo del motor ven cada vez más el automovilismo deportivo como una herramienta de investigación, no sólo para mejorar el rendimiento, sino también por los avances en la seguridad. La FIA cree que aprendiendo de la pista se puede dar prioridad a importantes beneficios en las carreteras.

Il Conducente

Nel 95% degli incidenti stradali l'errore umano è un fattore determinante. Tuttavia, secondo l'approccio di Formula Zero, la modifica del comportamento del pilota attraverso l'informazione, l'educazione e la formazione non dovrebbe essere separata dall'ambiente stradale nel quale si verifica tale comportamento.

Migliorare i comportamenti del conducente verso la sicurezza e il design per la sicurezza dei veicoli e la configurazione stradale sono elementi cruciali per ridurre le vittime della strada.

La FIA ha identificato quattro settori prioritari di *policy* e campagne incentrate al miglioramento della sicurezza del conducente nel corso dei prossimi 10 anni. La FIA ritiene che i governi degli Stati membri dovrebbero stabilire in ciascuno di questi settori un obiettivo specifico e quantificabile volto a cambiare il comportamento del conducente.

I budget della sicurezza stradale dovrebbero essere innalzati su crescita annua automatica, finché tali obiettivi non verranno raggiunti. I motoristi hanno il diritto di esigere tale investimento nella propria sicurezza in cambio delle tasse che pagano.

L'EDUCAZIONE DEI CONDUCENTI

Promuovere e favorire l'educazione dei conducenti è di vitale importanza al fine di ridurre i morti e i feriti sulle strade in Europa. Le organizzazioni appartenenti alla FIA nell'UE hanno assunto un ruolo di primo piano nella diffusione della formazione del conducente.

Oltre alle competenze fisiche e teoriche di base previste dall'istruzione alla guida, la FIA ritiene che capacità di percezione del rischio e tecniche di guida previdente dovrebbero rappresentare una parte integrante del processo di formazione del conducente. Tali capacità dovrebbe in particolare riconoscere le esigenze di utenti della strada vulnerabili, come pedoni e ciclisti.

La FIA ritiene che dovrebbero essere introdotti con urgenza programmi di incentivazione per incoraggiare i conducenti neopatentati e più giovani, che sono fortemente a rischio di incidenti stradali, a progredire verso una formazione più avanzata.

El Conductor

En el 95% de los accidentes de tráfico el error humano es un factor decisivo. Sin embargo, según la estrategia de la Fórmula Cero, el cambio del comportamiento del conductor a través de la información, la educación y la formación no debe alejarse de la carretera en la que se produce este comportamiento.

Mejorar el comportamiento del conductor en relación con la seguridad y el diseño de la seguridad de los vehículos y el trazado de la carretera son cruciales para reducir las muertes en carretera.

La FIA ha identificado cuatro áreas prioritarias en políticas y en campañas centradas en mejorar la seguridad del conductor durante los próximos 10 años. La FIA cree que en cada sector de actividades los gobiernos de los Estados miembros tendrían que establecer un objetivo concreto y cuantificable para modificar el comportamiento del conductor.

El presupuesto de la seguridad vial debe incrementarse con un crecimiento anual automático hasta que no se cumplan estos objetivos. Los automovilistas tienen el derecho de exigir esa inversión en su seguridad a cambio de los impuestos que pagan.

LA EDUCACIÓN DE LOS CONDUCTORES

Promover y facilitar la educación de los conductores es vital para reducir las muertes y lesiones en las carreteras en Europa. Las organizaciones que pertenecen a la FIA en la UE han asumido un papel importante en la divulgación de la formación de los conductores.

Además de las habilidades físicas y la base teórica proporcionada mediante la educación para el liderazgo, la FIA cree que la capacidad de percepción de los riesgos y las técnicas de conducción segura tendrían que ser parte integral del proceso de formación de los conductores. Estas capacidades tendrían que reconocer sobre todo las necesidades de los usuarios vulnerables de las carreteras, como los peatones y los ciclistas.

La FIA cree que se deberían introducir con urgencia programas de incentivos para animar a los conductores jóvenes, que tienen un mayor riesgo de accidentes de tráfico, con el fin de avanzar hacia una formación más innovadora.

CINTURE DI SICUREZZA

Nel 1998, la FIA e le autorità del motorsport hanno assunto un ruolo di primo piano nell'organizzazione della prima campagna sulla sicurezza stradale autenticamente paneuropea. Appoggiata dalla Commissione europea, dai governi nazionali e dalle organizzazioni motoristiche, la campagna dei '10 secondi' è stata promossa per sensibilizzare tutti i conducenti e i passeggeri su semplici misure pratiche che possono adottare prima di mettersi al volante.

Probabilmente il messaggio più importante della campagna, nonché quello che, se rispettato, potrebbe salvare oltre 7.000 vite ogni anno, si concentrava sull'uso della cintura di sicurezza per ogni viaggio.

Le statistiche sugli incidenti hanno dimostrato definitivamente che la cintura di sicurezza è il dispositivo di salvataggio più importante tra quelli disponibili all'interno dell'auto. Tuttavia la percentuale di conducenti e passeggeri dei sedili anteriori che indossano le cinture di sicurezza varia considerevolmente all'interno dell'UE. Il rischio a cui sono esposti i passeggeri dei sedili posteriori non indossando la cintura di sicurezza è compreso persino in misura minore, con ben il 60% degli automobilisti dell'UE che non allaccia le cinture nei sedili posteriori.

La FIA ritiene che dovrebbe essere istituita una campagna paneuropea a lungo termine sostenuta a livello nazionale da ciascun governo degli Stati membri per promuovere il messaggio riguardante le cinture di sicurezza.

CINTURONES DE SEGURIDAD

En 1998, la FIA y las autoridades del automovilismo deportivo han adoptado un papel de liderazgo en la organización de la primera campaña verdaderamente pan-europea de seguridad vial. Con el apoyo de la Comisión Europea, los gobiernos nacionales y las organizaciones de automovilismo, se promovió la campaña de '10 segundos' para sensibilizar a todos los conductores y pasajeros de los sencillos pasos prácticos que se pueden tomar antes de ponerse al volante.

Probablemente el mensaje más importante de la campaña, que si se respetara, podría salvar más de 7.000 vidas cada año, se centraba en el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad en cada viaje.

Las estadísticas de accidentes han demostrado de manera definitiva que el cinturón es el dispositivo de seguridad más importante a disposición en el coche. Sin embargo, el porcentaje de conductores y pasajeros de los asientos delanteros que llevan cinturones de seguridad varía ampliamente en toda la UE. Los riesgos a los que se enfrentan los pasajeros de los asientos traseros que no llevan el cinturón de seguridad son aún inferiores, con un porcentaje de hasta el 60% de los conductores de la UE que no se abrochan el cinturón de seguridad en los asientos traseros.

La FIA cree que debería establecerse una campaña paneuropea a largo plazo con el apoyo a nivel nacional de cada Gobierno de los Estados miembros para promover el mensaje sobre los cinturones de seguridad.

VELOCITÀ

La guida a una velocità inadeguata alle condizioni è uno dei fattori più comuni negli incidenti stradali.

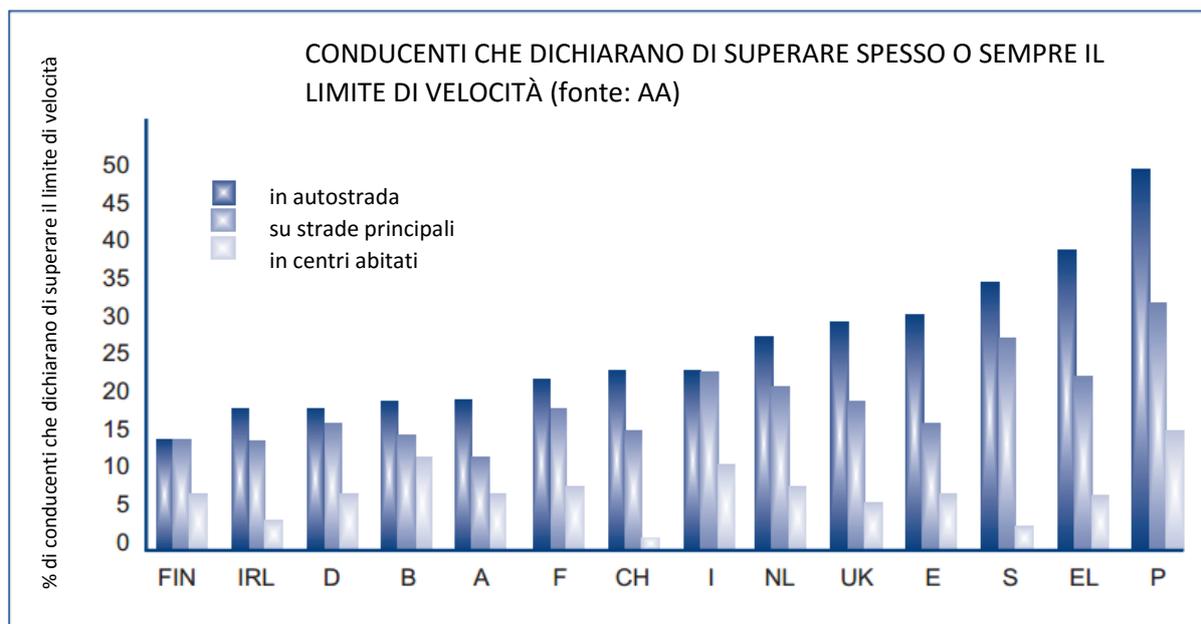
L'errata velocità per le condizioni riscontrate influenza in modo significativo sia i rischi di una collisione che le sue immediate conseguenze.

Inoltre la velocità, in particolare tra i conducenti più giovani, non viene riconosciuta chiaramente come pericolosa. Ciò è aggravato dalla differenza tra il giudizio soggettivo dei conducenti neopatentati delle proprie capacità di guida e il loro reale livello di capacità.

La formazione di comportamenti responsabili nei confronti della velocità come parte dell'educazione dei conducenti è vitale, tanto quanto la necessità di garantire che i limiti di velocità e i livelli di applicazione della normativa siano fissati in modo coerente e logico.

I limiti di velocità dovrebbero mirare a generare conformità, e per far sì che ciò avvenga deve essere istituito un livello di consapevolezza riguardo al significato di sicurezza di un dato limite. I limiti di velocità vengono troppo spesso fissati in modo apparentemente arbitrario e frammentario.

Chiaramente un sistema di applicazione della normativa efficace sarà sempre necessario, ma convincere il pubblico dell'importanza e della rilevanza dei limiti di velocità è una parte essenziale della strategia di Formula Zero.



VELOCIDAD

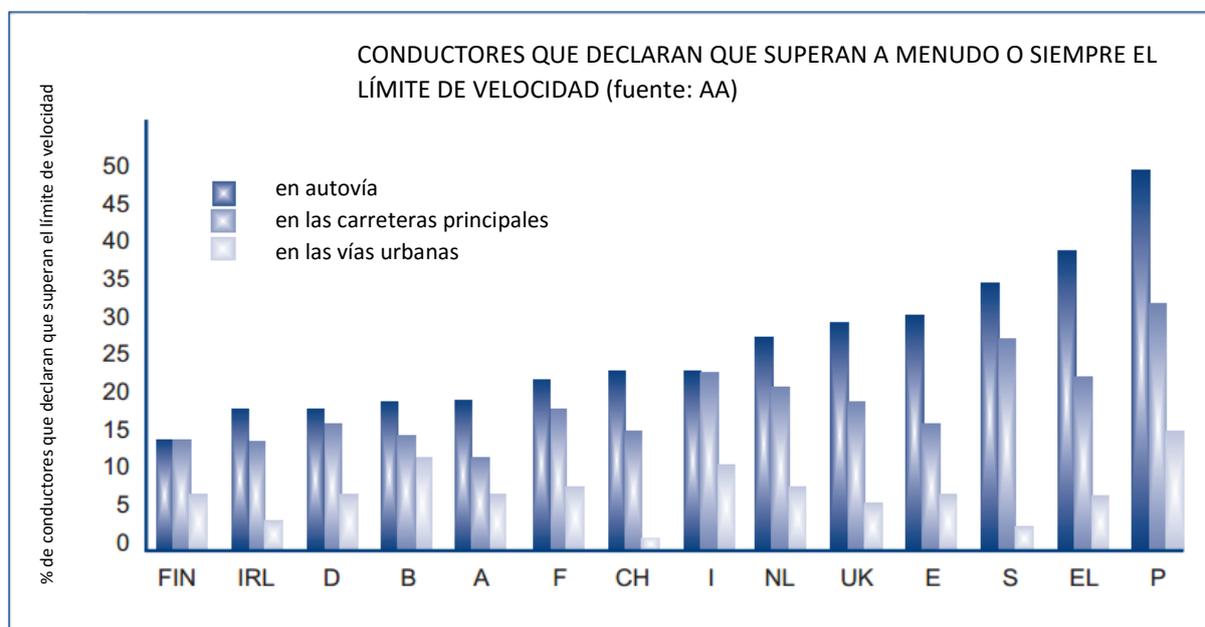
Conducir a una velocidad no adecuada a las condiciones es uno de los factores más comunes en los accidentes de tráfico y afecta significativamente el riesgo de una colisión y sus consecuencias inmediatas.

Por otra parte, la velocidad, sobre todo entre los conductores más jóvenes, no se reconoce como claramente peligrosa, y aún peor hay que tener en cuenta la diferencia entre el juicio subjetivo de los conductores noveles de sus habilidades de conducción y su nivel real.

La formación de un comportamiento responsable con respecto a la velocidad como parte de la educación de los conductores es vital, tanto como la necesidad de garantizar que los límites de velocidad y niveles de cumplimiento se establezcan de manera coherente y lógica.

Los límites de velocidad deben aspirar a generar el cumplimiento, y para asegurar esto, se debe establecer un nivel de conciencia sobre la importancia de un límite determinado de seguridad. Demasiado a menudo los límites de velocidad se establecen evidentemente de manera arbitraria y fragmentaria.

Es evidente que será necesario siempre un sistema de cumplimiento de la ley, pero convencer al público de la importancia y la pertinencia de los límites de velocidad es una parte esencial de la estrategia de Fórmula Cero.



La FIA ritiene che sia fondamentale divulgare quanto più possibile all'interno dell'UE i rischi legati ad una velocità inadeguata e le motivazioni per i limiti di velocità. Oltre alle implicazioni sulla sicurezza stradale, i comportamenti dei conducenti legati ad una velocità inadeguata possono avere benefici ambientali concreti (si veda il documento di *policy* di AIT&FIA 'Climate for Change, Global Warming and the Automobile').

L'espansione e la diffusione di nuove tecnologie avrà un effetto sempre più positivo sulla gestione delle reti stradali d'Europa. Esperimenti con Limiti di Velocità Variabili (VSL), come quelli svolti sull'autostrada M25 nel Regno Unito, hanno già dimostrato di essere soluzioni di successo nella gestione del traffico, apprezzate anche tra gli automobilisti per i loro concreti benefici.

Nell'Unione europea sono in corso le ricerche sui Sistemi intelligenti di adattamento della velocità (Intelligent Speed Adaptation, ISA). La FIA ritiene che l'uso mirato di tali tecnologie su strada potrebbe contribuire a ridurre lesioni e vittime, in particolare nelle aree urbane.



La FIA cree que es importante difundir lo más posible en la UE los riesgos relacionados con una velocidad inadecuada y las razones de los límites de velocidad. Además de las implicaciones en la seguridad vial, el comportamiento del conductor en relación con una velocidad inadecuada también puede tener beneficios medioambientales reales (véase el documento de política de la AIT y la FIA 'Climate for Change, Global Warming and the Automobile').

El desarrollo y el despliegue de nuevas tecnologías tendrán un efecto cada vez más positivo en la gestión de las redes de carreteras en Europa. Los experimentos con límites variables de velocidad (VSL), como los de la autopista M25 en el Reino Unido, ya han demostrado ser un éxito en la gestión del tráfico, también populares entre los automovilistas por sus beneficios concretos.

En la Unión Europea se está realizando una investigación sobre la adaptación inteligente de la velocidad (Intelligent Speed Adaptation, ISA). La FIA cree que el uso específico de este tipo de tecnología podría ayudar a reducir las lesiones de tráfico y las víctimas, en particular en las vías urbanas.



ALCOL E DROGA ALLA GUIDA

Una ricerca proveniente dal Governo britannico ha rivelato che nel 1989 solo nel 3% di un campione casuale di vittime di incidenti stradali sono state individuate tracce di sostanze stupefacenti. Nei dati più recenti, basati su uno studio di tre anni da parte del Dipartimento dei Trasporti, il 18% di un campione casuale di vittime aveva assunto stupefacenti, una percentuale sei volte maggiore.

La guida sotto l'effetto di stupefacenti è un fenomeno in crescita e le forze dell'ordine all'interno dell'UE riconoscono di non riuscire ad affrontare con efficacia il problema. Vi sono due principali categorie di assunzione di stupefacenti e di potenziale annullamento delle capacità di guida: la prima è tramite l'assunzione di sostanze illecite, mentre la seconda è tramite l'assunzione di farmaci prescritti consumati ad insaputa del loro potenziale effetto nocivo.

La FIA ritiene che dovrebbe essere intrapresa una campagna di sensibilizzazione per informare gli automobilisti dei pericoli dati dalla guida sotto effetto di sostanze illecite o di farmaci prescritti. Tale campagna dovrebbe procedere parallelamente assieme ai continui messaggi che scoraggiano l'assunzione di alcolici alla guida, che hanno contribuito con successo a cambiare i comportamenti in alcuni paesi dell'UE.

La FIA ha promosso in modo consistente l'introduzione di un sistema di allarme suddiviso in tre livelli per classificare i farmaci. Questo sistema "a semaforo" darebbe agli automobilisti una chiara indicazione dei potenziali effetti invalidanti dei medicinali da banco:

Verde: Sicuro o poco probabile che produca effetti sulla guida

Giallo: Possibili effetti minori, controllare le istruzioni, potrebbe non essere appropriato mettersi alla guida.

Rosso: Probabili effetti nocivi, non mettersi alla guida.

ALCOHOL Y DROGAS AL VOLANTE

Un estudio del Gobierno británico reveló que en 1989 se identificó sólo el 3% de una muestra aleatoria de víctimas de accidentes de tráfico que tenían rastros de drogas. En los datos más recientes, basados en un estudio de tres años realizado por el Departamento de Transporte, el 18% de una muestra aleatoria de las víctimas había tomado drogas, una tasa seis veces mayor. La conducción bajo los efectos de drogas es un fenómeno creciente y las fuerzas de seguridad dentro de la UE reconocen que no pueden afrontar eficazmente el problema. Hay dos categorías principales de consumo de estupefacientes y de potencial cancelación de las habilidades de conducción: la primera es a través de la ingestión de drogas ilícitas, y la segunda es a través de la ingestión de medicamentos recetados que se consumen sin el conocimiento de su potencial efecto dañino.

La FIA cree que tendría que iniciar una campaña de sensibilización para advertir a los conductores de los peligros causados por conducir bajo la influencia de drogas ilícitas o medicamentos recetados. Esta campaña debe proceder en paralelo con los continuos mensajes que desalientan el uso de alcohol para conducir, que han contribuido con éxito a cambiar comportamientos en algunos países de la UE.

La FIA ha promovido de manera consistente la introducción de un sistema de alarma dividido en tres niveles de clasificación de las drogas. Este sistema de "semáforos" daría a los conductores una clara indicación de los posibles efectos paralizantes de los medicamentos de venta libre:

Verde: Seguro o poco probable que afecte a la seguridad de la conducción

Amarillo: Posibles efectos menores, controlar las instrucciones, podría no ser apropiado ponerse al volante.

Rojo: Probables efectos nocivos, no conduzcan

L'Auto e la Legislazione

Dal momento che non possiamo sempre affidarci al comportamento del conducente, è impossibile prevenire ogni collisione. Nonostante ciò, potremmo essere in grado di prevenire morti e lesioni gravi in incidente stradali, se la resistenza fisica del corpo umano viene utilizzata come uno dei parametri essenziali nel disegno complessivo del sistema di sicurezza dei trasporti.

Nei primi anni '90, la FIA ha promosso l'introduzione di nuovi rigidi standard per i crash test, come requisito minimo del design della sicurezza passiva. La FIA ritiene che debbano essere richieste con urgenza nuove normative sulla sicurezza dei pedoni e dei seggiolini per bambini per colmare le lacune inaccettabili in materia di legge.

NORME PIÙ SEVERE SUI CRASH TEST

Dal 1° ottobre 1998, tutti i nuovi modelli di auto venduti nell'UE devono sottostare ai nuovi standard di resistenza da impatti frontali e laterali, che hanno sostituito un unico test per impatti frontali che risaliva al 1974.

Ciò ha rappresentato uno dei miglioramenti più rilevanti nella legislazione sulla sicurezza stradale negli ultimi vent'anni: questa vittoria per i consumatori automobilisti dell'UE si deve ai club motoristici europei con il supporto all'unanimità del Parlamento europeo. Inoltre è stata la prima volta che la Commissione europea ha stabilito degli standard più rigidi sui crash test rispetto a quelli fissati dagli USA.

Gli incidenti causati da collisioni frontali provocano 15.000 morti ogni anno nell'UE. Per oltre vent'anni tutte le macchine di nuova produzione sono state progettate per superare un crash test frontale che non riproduceva una reale collisione tra due macchine.

El Coche y la Legislación

Puesto que no siempre se puede confiar en el comportamiento del conductor, es imposible evitar cada choque. A pesar de esto, es posible evitar muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico, si la resistencia física del cuerpo humano se utiliza como uno de los parámetros esenciales en el diseño general del sistema de seguridad en el transporte.

A principios de los años 90, la FIA promovió la introducción de nuevas normas estrictas para las pruebas de choque, como requisito mínimo en el diseño de la seguridad pasiva. La FIA cree que se deben exigir con urgencia nuevas regulaciones sobre los asientos de seguridad para los peatones y los niños para llenar los vacíos inaceptables en la legislación.

REGLAS MÁS SEVERAS EN LAS PRUEBAS DE CHOQUE

Desde el 1 de octubre de 1998, todos los coches nuevos vendidos en la UE deben cumplir con los nuevos estándares de resistencia a impacto frontal y lateral, que sustituyó a una sola prueba para las colisiones frontales, que se remontaba a 1974.

Esto representó una de las mejoras más importantes en la legislación en materia de seguridad vial en los últimos veinte años: esta victoria para los consumidores automovilistas de la UE se debe a los clubes de motor europeos con el apoyo unánime del Parlamento Europeo. Además, ha sido la primera vez que la Comisión Europea ha establecido normas más estrictas sobre los textos de choque que las establecidas por los EE.UU.

Los accidentes causados por impactos frontales causan 15 000 muertes cada año en la UE. Durante más de veinte años, todos los coches de nueva producción se han diseñado para superar unas pruebas de choque frontales que no simulaban un choque real entre dos coches.

La Commissione europea ha proposto un cambiamento al test ormai superato, tuttavia il nuovo standard scelto dalla Commissione per il test era meno rigido di quello promosso da esperti indipendenti della sicurezza stradale. Il test privilegiato prevedeva un 'Test frontale disassato', che simula sia l'impatto parziale di una tipica collisione frontale che la reale struttura frontale di un tipico veicolo.

Le collisioni laterali sono la seconda causa più rilevante di morti e lesioni gravi tra gli incidenti stradali. Ogni anno in Europa muoiono fino a 6.500 persone in questo tipo di incidenti. Nonostante la frequenza e la gravità delle collisioni laterali, i produttori non dovevano sottostare ad alcun obbligo di legge per fissare uno standard di sicurezza sulle collisioni laterali, e la proposta della Commissione europea di introdurre un nuovo standard non era rigida come quella promossa dalla FIA.

Nel marzo 1995, il Parlamento europeo ha incominciato ad esaminare le proposte di direttive della Commissione. Nel quadro di procedura di co-decisione, il Parlamento ha potuto presentare gli emendamenti alla proposta di direttiva.

La FIA ha presentato il suo caso a una cerimonia svoltasi a Bruxelles, a cui ha partecipato anche il pilota di Formula 1 Gerhard Berger, per appoggiare gli emendamenti proposti per standard di sicurezza più elevati. Berger ha tracciato un parallelo con i miglioramenti delle prestazioni in termini di sicurezza delle vetture di Formula 1 in cui, come abbiamo visto, nuove regole più severe e tecnologie più sofisticate, combinate con un rigoroso crash test, hanno drasticamente ridotto il numero di incidenti fatali.

In seguito a questa presentazione e agli sforzi della campagna da parte dei club membri della FIA, il Parlamento europeo ha risposto positivamente al caso riguardante la richiesta di standard più rigidi. Sulla legislazione il relatore del Parlamento, l'europarlamentare Alan Donnelly, ha presentato 44 pagine di emendamenti alla proposta di direttiva basata sulle raccomandazioni della FIA. Gli emendamenti sono stati approvati all'unanimità in prima lettura il 12 luglio 1995.

La Comisión Europea ha propuesto un cambio en la prueba que ya está superado, sin embargo, el nuevo estándar elegido por la Comisión para la prueba era menos rígido de lo que los expertos independientes de la seguridad vial promovieron. La prueba favorecida incluía un ‘impacto frontal solape parcial’, que simula tanto el impacto parcial de una colisión frontal típica como la estructura frontal de un vehículo típico.

Los impactos laterales son la segunda causa más importante de muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico. Cada año en Europa mueren hasta 6500 personas en accidentes de este tipo. A pesar de la frecuencia y gravedad de los impactos laterales, los productores no tienen que someterse a ninguna obligación legal para establecer un nivel de seguridad en un impacto lateral, y la propuesta de la Comisión Europea de introducir un nuevo estándar no era tan rígida como la que la FIA promovió.

En marzo de 1995, el Parlamento Europeo ha empezado a examinar las propuestas de directivas de la Comisión. En el marco del procedimiento de co-decisión, el Parlamento tuvo la posibilidad de presentar enmiendas a la propuesta de directivas.

La FIA ha presentado su caso en una ceremonia en Bruselas, en la que participó también el piloto de Fórmula 1 Gerhard Berger, para apoyar las enmiendas propuestas por estándares más altos de seguridad. Berger trazó una comparación con las mejoras en el rendimiento en términos de seguridad de la Fórmula Uno en la que, como hemos visto, las nuevas normas y tecnologías más estrictas, combinadas con una rigurosa prueba de choque, han reducido drásticamente el número de accidentes mortales.

Después de esta presentación y los esfuerzos de la campaña por parte de los clubes miembros de la FIA, el Parlamento Europeo respondió positivamente al caso relacionado con la aplicación de normas más estrictas. Sobre la legislación el ponente del Parlamento, el eurodiputado Alan Donnelly, presentó 44 páginas de enmiendas a la propuesta de Directiva sobre la base de las recomendaciones de la FIA. Las enmiendas fueron aprobadas por unanimidad en primera lectura el 12 de julio de 1995.

L'introduzione di una nuova legislazione riguardante i crash test è stato il primo obiettivo nell'impegno a lungo termine della FIA per migliorare gli standard di sicurezza. La legislazione fornisce uno standard minimo di sicurezza per le nuove auto, ma è sempre stato nelle intenzioni della FIA incoraggiare i produttori a superare tali requisiti minimi.

La FIA ha quindi identificato due aree chiave nelle quali dovrebbe essere introdotta con urgenza una legislazione:

SICUREZZA DEI PEDONI

Ogni anno oltre 9.000 pedoni e ciclisti vengono uccisi sulle strade dell'UE, e oltre 200.000 subiscono lesioni gravi. La maggior parte dei casi si verifica in collisioni frontali in zone urbane a velocità fino a 40 km/h.

La FIA ritiene che adottare le opportune misure legislative per la protezione dei pedoni sia uno dei più importanti provvedimenti sulla sicurezza stradale che devono ancora essere affrontati dall'UE.

Si attende una proposta della Commissione europea che adotti la ricerca più recente. In base a tempi di attesa realistici, devono essere introdotti dei miglioramenti, ma i produttori dovrebbero essere incoraggiati a introdurre misure senza attendere i tempi dei legislatori.

La introducción de una nueva legislación en materia de pruebas de choque fue el primer objetivo en el compromiso a largo plazo de la FIA para mejorar los estándares de seguridad. La legislación establece un estándar mínimo de seguridad para los nuevos coches, pero siempre ha sido la intención de la FIA alentar a los fabricantes a superar estos requisitos mínimos.

La FIA ha identificado dos áreas clave en las que es preciso introducir una legislación con urgencia:

SEGURIDAD DE LOS PEATONES

Cada año más de 9 000 peatones y ciclistas mueren en las carreteras de la UE, y más de 200 000 sufren lesiones graves.

La mayoría de los casos ocurren en impactos frontales en vías urbanas a velocidades de hasta 40 km/h.

La FIA cree que la adopción de medidas legislativas apropiadas para la protección de los peatones es una de las medidas más importantes de seguridad vial que aún la UE no ha afrontado.

Se prevé una propuesta de la Comisión Europea que adopte las investigaciones más recientes. Según los tiempos de espera realistas, deberían introducirse mejoras, pero se debe alentar a los fabricantes de vehículos a que introduzcan medidas sin esperar a los legisladores.

SICUREZZA DEI MINORI

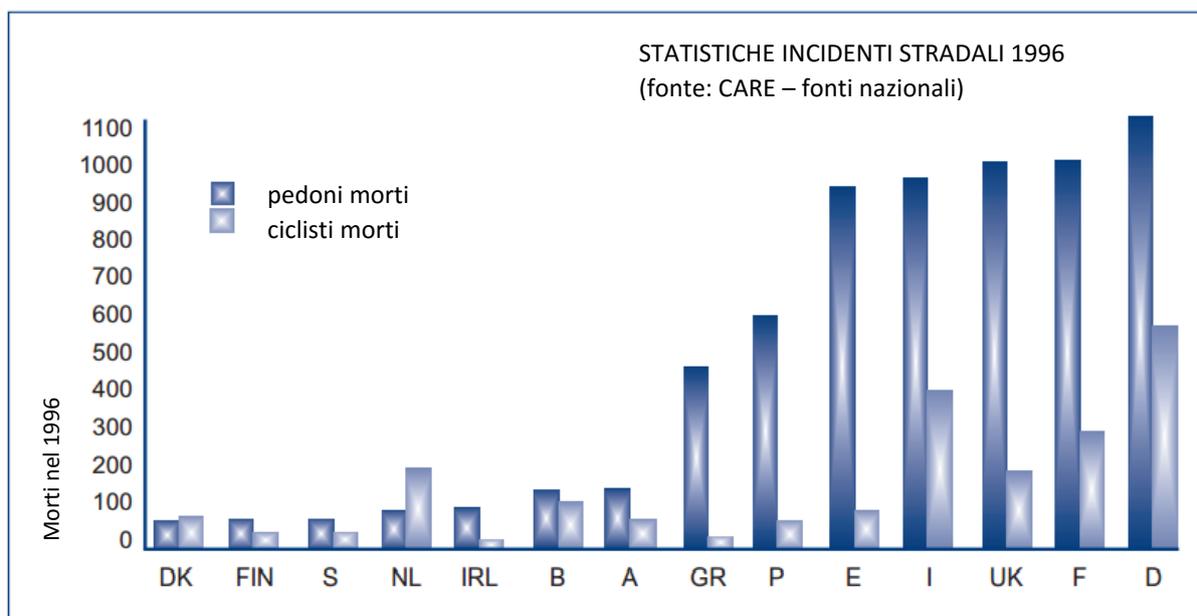
Oltre il 70% dei genitori potrebbero inavvertitamente mettere a rischio la vita dei propri figli perché i seggiolini non sono montati correttamente.

Marche diverse di seggiolini presentano una varietà di modalità di montaggio che possono portare spesso a confusione e potenzialmente a errori fatali.

ISOFIX è un sistema standardizzato semplice da utilizzare e offre un livello potenzialmente più elevato di protezione.

La FIA ritiene che si dovrebbe introdurre una nuova legislazione per rendere il sistema ISOFIX un requisito obbligatorio per tutte le nuove auto vendute in Europa.

Inoltre la FIA ritiene che si dovrebbe approfondire la ricerca al fine di migliorare l'efficacia del design di sicurezza dei seggiolini nelle collisioni laterali, in particolare in relazione alle lesioni al capo.



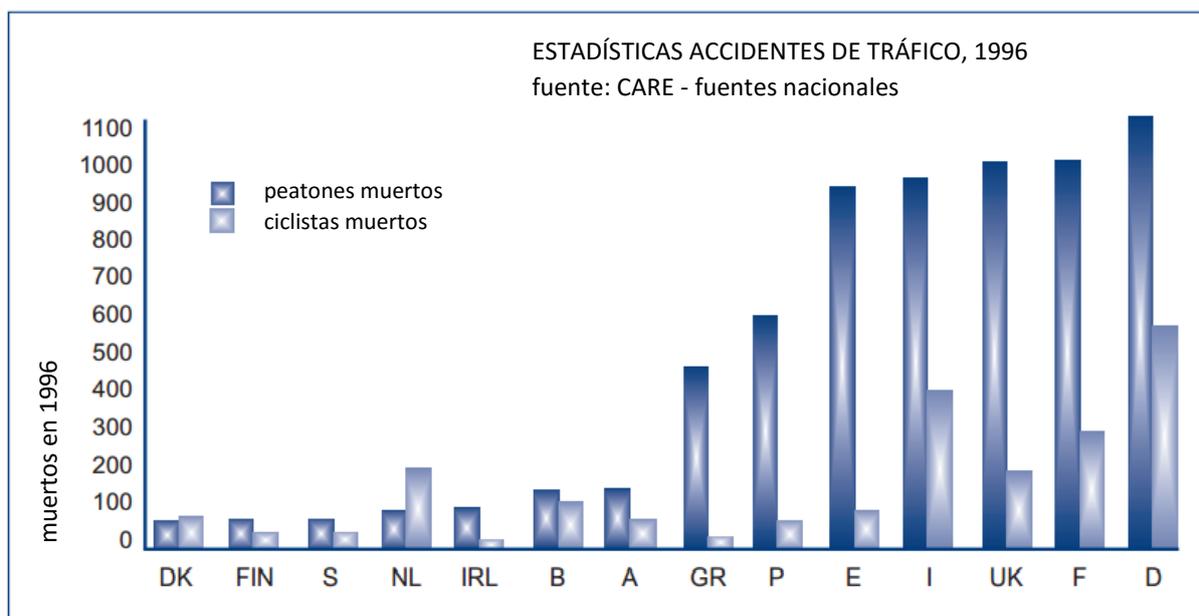
SEGURIDAD DE LOS NIÑOS

Más del 70% de los padres puede exponer inadvertidamente la vida de sus hijos al riesgo, porque los asientos no están instalados correctamente.

Las diferentes marcas de asientos de automóviles cuentan con una variedad de métodos de instalación que a menudo puede conducir a confusión y errores potencialmente fatales.

ISOFIX es un sistema estandarizado para facilitar su uso y ofrece potencialmente un mayor nivel de protección. La FIA cree que debería introducirse la nueva legislación para que este sistema se convierta en un requisito obligatorio para todos los coches nuevos que se venden en Europa.

Además, la FIA cree que se debe avanzar en la investigación con el fin de mejorar la eficacia del diseño de seguridad de los asientos en caso de impacto lateral, en particular en relación con las lesiones en la cabeza.



L'Auto e il Consumatore

Dopo un'attesa di 24 anni, la Comunità europea ha aggiornato la propria legislazione in merito al crash test. Diversamente, in soli tre anni l'European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) ha incoraggiato alcuni dei principali produttori di automobili a sviluppare prodotti che superano agevolmente i livelli imposti dai nuovi standard legislativi.

Nella più recente comunicazione della Commissione europea riguardo alla sicurezza stradale, Euro NCAP è stato identificato come una delle sei priorità di azione della Commissione.

Secondo tale comunicazione, Euro NCAP ha accelerato il miglioramento del design di sicurezza delle auto di cinque anni. Inoltre ha dimostrato di essere il programma più efficace in termini di costi per salvare vite umane ed evitare lesioni sulle strade d'Europa in cui la Commissione europea sia stata coinvolta.



El Coche y el Consumidor

Después de una espera de 24 años, la Comunidad Europea ha actualizado su legislación sobre las pruebas de choque. Por el contrario, en sólo tres años el Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos (Euro NCAP) ha animado a algunos de los principales fabricantes de automóviles a desarrollar productos que superan fácilmente los niveles establecidos por las nuevas normas legislativas.

En la más reciente comunicación de la Comisión Europea sobre la seguridad vial, Euro NCAP ha sido identificado como una de las seis prioridades de acción de la Comisión.

Según esta comunicación, Euro NCAP ha acelerado cinco años la mejora del diseño de la seguridad del coche. Además, resultó ser el programa más efectivo en términos de costos en el que la Comisión Europea ha participado para salvar vidas y prevenir lesiones en las carreteras de Europa.



IL PROGRAMMA

Euro NCAP agisce come catalizzatore per il miglioramento della sicurezza dei veicoli nell'UE. Sostenuto dalla Commissione europea, dai governi dell'UE e dalle organizzazioni motoristiche e dei consumatori, il programma offre ai consumatori una guida affidabile sulle prestazioni di sicurezza di alcune delle vetture più popolari vendute in Europa.

Con il suo contributo ai consumatori a operare una scelta ponderata, Euro NCAP ambisce a istituire un autentico mercato dell'UE per la sicurezza, riconosciuto dai consumatori e allo stesso modo dai produttori.

Le vetture testate mostrano che un'ampia gamma di produttori stanno progettando auto più sicure e che stanno rispondendo prontamente al programma del test. Euro NCAP è lieta di questo livello di cooperazione e di una prova così evidente degli sforzi effettuati dai produttori per rendere le auto progettate più sicure che mai.

Oltre alle collisioni frontali, laterali e ai test sui pedoni, che costituiscono i protocolli esistenti dei test, vengono valutate anche le prestazioni di sicurezza dei sistemi di ritenuta.

Di recente Euro NCAP ha fatto progressi su due fronti: un nuovo test per valutare il rischio di una lesione al capo fatale e il passaggio delle valutazioni delle auto da quattro a cinque stelle. Questi importanti cambiamenti hanno costituito un'ulteriore sfida, che alcuni produttori di auto hanno già raccolto, soddisfacendo requisiti sempre più esigenti.

EL PROGRAMA

Euro NCAP actúa como un catalizador para la mejora de la seguridad de los vehículos en la UE. Con el apoyo de la Comisión Europea, los gobiernos de la UE y las organizaciones de automovilismo y de los consumidores, el programa ofrece a los consumidores una guía fiable sobre el rendimiento de seguridad de algunos de los coches más populares que se venden en Europa.

Ayudando a los consumidores a tomar una decisión ponderada, Euro NCAP pretende establecer un mercado auténtico de la UE para la seguridad, que los consumidores y productores reconozcan de la misma manera.

Los coches probados muestran que una amplia gama de fabricantes están diseñando coches más seguros y que están respondiendo con rapidez al programa de pruebas. Euro NCAP se encuentra satisfecha de este nivel de cooperación y de una demostración tan clara de los esfuerzos realizados por los fabricantes para hacer los coches diseñados más seguros que nunca.

Además de los impactos frontales, laterales y de las pruebas sobre los peatones, que constituyen los protocolos existentes de las pruebas, también se evalúan las prestaciones de seguridad de los sistemas de retención.

Recientemente Euro NCAP ha realizado avances en dos direcciones: una nueva prueba para evaluar el riesgo de una lesión fatal en la cabeza y el cambio de las evaluaciones de los coches de cuatro a cinco estrellas.

Estos cambios importantes han sido un desafío más, que ya algunos fabricantes de automóviles han aceptado, alcanzando requisitos cada vez más exigentes.

PROTEZIONE DEL CAPO

Gli esempi di incidenti variano da paese a paese all'interno dell'Europa, ma circa un quarto di tutte le lesioni da gravi a mortali si verifica in collisioni laterali: molte di queste si verificano quando un'auto si scontra contro la fiancata di un'altra. Tuttavia in Germania oltre la metà di tali lesioni si verificano quando una vettura urta un palo o un albero.

Per incoraggiare i produttori ad installare dispositivi di protezione del capo, è stato aggiunto un test del palo o di protezione del capo ai protocolli di Euro NCAP. Airbag laterali contribuiscono a sopravvivere a questo tipo di collisione. Inoltre sono molto efficaci in altri tipi di incidenti da collisione laterali, come subire un urto da un altro veicolo in cui il cofano penetra il finestrino all'altezza del capo.

Il nuovo test riproduce l'impatto laterale della vettura testata contro un palo rigido alla velocità di 29 km/h. Il palo è relativamente sottile, perciò potrebbe penetrare di molto nell'abitacolo dell'auto. In un impatto senza l'airbag di protezione, il palo potrebbe colpire la testa del conducente con una forza sufficiente a causare una lesione mortale.

Generalmente è possibile un criterio di lesioni per la testa di 5000, pari a cinque volte il criterio di possibilità di gravi lesioni al cervello. Al contrario, il criterio di lesioni per la testa in questi nuovi crash test con airbag di protezione della testa, va da circa 100 a 300, ben al di sotto del valore di riferimento delle lesioni. Nonostante la gravità di questo tipo di collisione, è possibile sopravvivere con un airbag laterale con protezione della testa.

PROTECCIÓN DE LA CABEZA

Ejemplos de accidentes varían de país a país dentro de Europa, pero aproximadamente un cuarto de todas las lesiones graves y fatales ocurren en impactos laterales: muchos de ellos se producen cuando un coche choca contra el flanco del otro. Sin embargo, en Alemania más de la mitad de estas lesiones ocurren cuando un coche golpea un poste o un árbol.

Para alentar a los productores a instalar dispositivos de protección de la cabeza, se añadió una prueba de impacto lateral de poste o de protección de la cabeza a los protocolos de Euro NCAP. Air-bags laterales permiten sobrevivir a este tipo de accidente.

Además son muy eficaces en otros tipos de accidentes por impactos laterales, como sufrir un choque por otro vehículo, en el que el capó penetra en la ventanilla a la altura de la cabeza.

En la nueva prueba se lanza un vehículo lateralmente a una velocidad de 29 km/h hacia un mástil rígido. El mástil es relativamente estrecho, así que puede penetrar profundamente en el compartimiento del coche. In un impacto sin air-bag de protección, el mástil golpearía la cabeza del conductor, lo que provocaría lesiones mortales.

Generalmente es posible un criterio de lesión en la cabeza de 5000, equivalente a cinco veces el criterio de posibilidad de sufrir lesiones graves en el cerebro. Por el contrario, el criterio de lesiones en la cabeza en estas nuevas pruebas de choque con air-bag de protección de la cabeza, va desde aproximadamente 100 hasta 300, muy por debajo del valor de referencia de las lesiones. A pesar de la gravedad de este tipo de impacto, se puede sobrevivir con un air-bag lateral, con protección de la cabeza.

Nel riconoscimento dei benefici apportati dai dispositivi di protezione per la testa, Euro NCAP attribuirà ulteriori punti alle vetture che sono in grado di superare il nuovo test del palo o di protezione della testa.

Di conseguenza ora tutte le valutazioni Euro NCAP potranno raggiungere un massimo di cinque stelle invece di quattro, come era in passato.

Si ritiene che Euro NCAP abbia un notevole influsso nel miglioramento del design di sicurezza passiva in Europa, se non nel mondo. Il programma dimostra chiaramente che l'informazione attendibile e mirata del consumatore può incrementare la qualità dei prodotti all'interno dell'UE.

INCENTIVI PER LA SICUREZZA

Le organizzazioni motoristiche europee hanno svolto un ruolo decisivo nel miglioramento della legislazione in materia di sicurezza e nella sensibilizzazione del consumatore sul tema. I produttori hanno lavorato duramente per migliorare le prestazioni di sicurezza attiva e passiva dei propri veicoli. Ora spetta ai governi fare altrettanto.

La FIA ritiene che i consumatori dovrebbero essere incentivati il più possibile ad acquistare le vetture più sicure sul mercato. Si potrebbero introdurre rapidamente benefici significativi alla sicurezza nel parco veicoli dell'UE, se i governi degli Stati membri introducessero delle esenzioni fiscali per le auto con le migliori prestazioni in Euro NCAP.

Reconociendo los beneficios de los dispositivos de protección de la cabeza, Euro NCAP otorgará más puntos a los coches que sean capaces de pasar la nueva prueba de impacto lateral de poste o de protección de la cabeza.

Como resultado, ahora todas las evaluaciones de Euro NCAP pueden lograr un máximo de cinco estrellas en vez de cuatro, como era en el pasado.

Se cree que Euro NCAP tiene una influencia considerable en la mejora del diseño de la seguridad pasiva en Europa si no en todo el mundo. El programa muestra claramente que la información fiable y precisa del consumidor puede mejorar la calidad de los productos dentro de la UE.

INCENTIVOS A LA SEGURIDAD

Las organizaciones de automovilistas europeos han desempeñado un papel fundamental en la mejora de la legislación en materia de seguridad y en la sensibilización de los consumidores sobre este tema. Los fabricantes han trabajado duramente para mejorar el rendimiento de la seguridad activa y pasiva de sus vehículos. Ahora les toca a los gobiernos seguir su ejemplo.

La FIA cree que se debe alentar lo más posible a los consumidores a comprar los coches más seguros en el mercado. Se podrían introducir rápidamente beneficios significativos para la seguridad del parque de vehículos de la UE, si los gobiernos de los Estados miembros introdujeran exenciones fiscales para los coches con las mejores prestaciones en Euro NCAP.

La Strada

La progettazione, la manutenzione e la modernizzazione delle strade sono fondamentali nella strategia di Formula Zero. I benefici derivanti dall'innalzamento degli standard dei conducenti e dal miglioramento del design di sicurezza delle auto saranno pregiudicati se la sicurezza e la manutenzione delle strade sono inadeguate.

AUTOSTRADE E STRADE PRINCIPALI

Sebbene generalmente le autostrade comprendano un quarto del traffico stradale e oltre metà degli autocarri ad alte velocità, solo il 10% di morti o di lesioni gravi si verificano sulle nostre strade più veloci. Proprio a causa delle alte velocità percorse, la sicurezza è stata a lungo una priorità in autostrada e nelle strade principali, ma ci sono ancora margini di miglioramento.

La tecnologia ha svolto un ruolo decisivo nel miglioramento della sicurezza in autostrada. Molti incidenti in autostrada sono causati da un riconoscimento non tempestivo di traffico rallentato o interrotto davanti al veicolo - il cosiddetto 'tamponamento a catena'. Quando si verifica un incidente su un tracciato di Formula Uno, i piloti che si avvicinano all'incidente ricevono informazioni all'istante, trasmesse dai commissari di pista e dalle scuderie, tramite comunicazione diretta all'abitacolo, consentendo loro di rallentare, fermarsi o distanziarsi. Un tipo di avvertimento tempestivo analogo può funzionare per le strade pubbliche. È stato dimostrato che aumentare il tempo a disposizione dei conducenti per rallentare prima di un incidente in autostrada, fornendo delle informazioni sulla strada in tempo reale, riduce il tasso di incidenti del 18%.

Si dovrebbe quindi incoraggiare l'uso di telematica stradale e lo sviluppo di sistemi futuri di comunicazione diretta in-car. Anche i sistemi di trasporto intelligenti (STI), che non si limitano semplicemente a fornire informazioni per il controllo e la direzione del traffico, potrebbero apportare benefici alla sicurezza. I limiti di velocità variabili introdotti nell'autostrada più congestionata d'Europa, la M25 in Gran Bretagna, erano volti a fronteggiare la congestione, rendendo più scorrevole il traffico. Tuttavia il rispetto dei limiti di velocità, applicato dalle telecamere della polizia, è stato elevato e, inoltre, l'eccesso di velocità si è ridotto.

La Carretera

Diseño, mantenimiento y modernización de las carreteras son fundamentales en la estrategia de Fórmula Cero. Los beneficios obtenidos por el aumento de los estándares de los conductores y la mejora del diseño de seguridad de los coches se verán afectados si la seguridad y el mantenimiento de las carreteras son insuficientes.

AUTOPISTAS Y CARRETERAS PRINCIPALES

Aunque generalmente las autopistas comprenden un cuarto del tráfico total y más de la mitad de los camiones a gran velocidad, sólo el 10% de las muertes o lesiones graves se producen en nuestras carreteras más rápidas. Precisamente a causa de la alta velocidad alcanzada, la seguridad ha sido siempre una prioridad en las autopistas y en las carreteras principales, pero todavía hay margen de mejora.

La tecnología ha desempeñado un papel decisivo en la mejora de la seguridad en la carretera. Muchos de los accidentes en las autopistas están causados por la percepción errónea de reducción de velocidad o detención de tráfico por delante del vehículo - el llamado 'choque en cadena'. Cuando se produce un accidente en pista en Fórmula Uno, los pilotos que se acercan al accidente reciben información transmitida al instante por los oficiales de pista y los equipos, a través de la comunicación directa desde la cabina del coche, lo que les permite reducir la velocidad, detenerse o alejarse. Un tipo similar de alerta temprana puede funcionar en las carreteras públicas. Se ha demostrado que el aumento del tiempo disponible para los conductores para reducir la velocidad antes de un accidente en la autopista, recibiendo información sobre la carretera en tiempo real, reduce la tasa de accidentes en un 18%.

Por lo tanto, se debe fomentar el uso de la telemática de carreteras y el desarrollo de futuros sistemas de comunicación directa en el automóvil. Incluso los sistemas inteligentes de transporte (ITS), que no se limitan sólo a proporcionar información sobre el control y la dirección del tráfico, podría ser beneficioso para la seguridad. Los límites de velocidad variables introducidos en la autopista más congestionada de Europa, la M25 en el Reino Unido, se fijaron para gestionar la congestión, y mejorar el flujo de tráfico. Sin embargo, el respeto a los límites de velocidad, aplicados por las cámaras de la policía, ha sido elevado, y también el exceso de velocidad se redujo.

Se la ricerca dimostra che in conseguenza a ciò il dato degli incidenti è migliorato, investire in un utilizzo più diffuso dei limiti di velocità variabili deve essere prioritario.

STRADE LOCALI

La stragrande maggioranza di incidenti si verifica su strade locali, dovuta anche a numerosi incroci, impianti semaforici e svincoli, a vista annebbiata e a rischi imprevisti, ma uno dei fattori chiave degli incidenti stradali può essere proprio la progettazione della strada.

Molti incidenti si verificano in conseguenza delle velocità inadeguate alle condizioni. Nonostante i segnali che indicano i limiti di velocità, i conducenti spesso guidano a una velocità che ritengono adeguata e sicura per la configurazione della strada. Progettare strade per tenere in considerazione la percezione del conducente potrebbe includere un 'rallentamento' dell'impressione visiva della strada, un maggior ricorso ai segnali di velocità, il cambio del colore del manto stradale e l'uso (o la rimozione) della segnaletica stradale orizzontale per influenzare il giudizio degli automobilisti. Studi nei Paesi Bassi rivelano che combinare questi provvedimenti può sortire qualche effetto sulla percezione del conducente di velocità tollerabili, ma sono necessarie ricerche più approfondite.

Un numero eccessivo di tratti di strada è stato progettato per un periodo in cui il volume e la velocità del traffico era di gran lunga inferiore. Aggiornare la geometria della strada, esaminare il posizionamento degli svincoli e dei segnali e apportare migliorie al manto stradale e alle barriere protettive è l'unico modo per condurre la nostra rete stradale nel ventunesimo secolo.



Si la investigación demuestra que las cifras de accidentes han mejorado como resultado, invertir en un uso más difundido de los límites de velocidad variable debe ser una prioridad.

CARRETERAS LOCALES

La gran mayoría de los accidentes se producen en carreteras locales, en parte por las numerosas intersecciones, semáforos y cruces, visión borrosa y riesgos inesperados, pero uno de los factores clave de los accidentes de tráfico puede ser precisamente el diseño de la carretera.

Muchos de los accidentes se producen por la velocidad inadecuada para las condiciones. A pesar de que las señales indiquen los límites de velocidad, los conductores a menudo conducen a una velocidad que estiman adecuada y segura para la configuración de la carretera. El diseño de las carreteras teniendo en cuenta la percepción del conductor podría incluir 'frenar' la impresión visual de la carretera, un mayor uso de las señales de velocidad, el cambio del color de la superficie de la carretera y el uso (o remoción) de señales de tráfico horizontal que afectan el juicio de los automovilistas. Los estudios realizados en los Países Bajos muestran que la combinación de estas medidas puede tener algún efecto sobre la percepción de la velocidad del conductor tolerable, pero se necesita más investigación.

Un número excesivo de tramos de carretera se diseñó en un periodo en el que el volumen y la velocidad del tráfico eran mucho menores. La actualización de la geometría de la carretera, el análisis de la colocación de las cruces y de las señales y mejoras en la superficie de la carretera y de las barreras de protección es la única manera de configurar nuestra red de carreteras en el siglo XXI.



MISURE A BASSO COSTO

Le misure a basso costo (LCM) possono fare davvero la differenza nella riduzione degli incidenti in cambio di un investimento relativamente contenuto. Nel Regno Unito si stima che per 10 milioni di sterline spesi in sistemi a basso costo si riduce di 24 il numero di morti o lesioni gravi, portando a una redditività del capitale investito di quasi 4 milioni di sterline (DETR).

MANUTENZIONE E RIASFALTAMENTO

Una manutenzione stradale regolare risulta inoltre assai efficace sotto il profilo dei costi, e riduce la durata in cui le reti hanno interruzioni. Le strade in cattive condizioni possono risultare pericolose, in particolare per i ciclisti e per i motociclisti. Detriti e rifiuti non raccolti sono pericolosi per tutti gli utenti della strada, oltre ad essere sintomatici di una più diffusa trascuratezza della rete stradale.

Una più attenta manutenzione, come il riasfaltamento, dovrebbe assicurare l'opportunità di esaminare i materiali adottati sulle strade. Per esempio, un maggior utilizzo di asfalto poroso ridurrebbe l'acqua di superficie e l'inquinamento acustico e migliorerebbe sia il livello di aderenza che la visibilità.

LA VIA PER LA SICUREZZA

Nell'ultima comunicazione riguardante la sicurezza stradale, la Commissione ha individuato la gestione dei 'punti critici' degli incidenti e la progettazione di zone non pericolose ai margini delle strade, come una delle sei priorità a breve e medio termine.

MEDIDAS DE BAJO COSTO

Las medidas de bajo costo (LCM) pueden significar mucho en la reducción de accidentes, a cambio de una inversión relativamente pequeña. En el Reino Unido se estima que por 10 millones de libras esterlinas gastadas en sistemas de bajo costo, se alcanza un resultado de 24 muertes o lesiones graves menos, lo que lleva a un retorno de inversión de casi 4 millones de libras esterlinas (DETR).

MANTENIMIENTO Y REPAVIMENTACIÓN

Un mantenimiento regular de las carreteras también es muy eficaz en términos de costos, y reduce el número de interrupciones de las redes. Las carreteras en mal estado pueden ser peligrosas, especialmente para los ciclistas y motociclistas. Escombros y basura no recogidos son peligrosos para todos los usuarios de la carretera, además de ser un síntoma de un descuido difundido de la red de carreteras.

Un mantenimiento más cuidadoso, como la repavimentación, debe garantizar la oportunidad de examinar los materiales utilizados en las carreteras. Por ejemplo, un mayor uso de asfalto poroso reduciría el agua de superficie y la contaminación acústica, y mejoraría tanto el nivel de adhesión como la visibilidad.

LA VÍA POR LA SEGURIDAD

En la última comunicación sobre la seguridad vial, la Comisión ha identificado la gestión de los ‘puntos negros’ de los accidentes y el diseño de las áreas no peligrosas del borde de la carretera, como una de las seis prioridades para el corto y mediano plazo.

La FIA sostiene proposte per un sistema di revisione stradale comunitario riconosciuto. Le autorità autostradali che non assolvono al proprio dovere pubblico di garantire strade sicure, in particolare quando vengono riscontrate anomalie, dovrebbero essere individuate e denunciate. Si dovrebbe esaminare anche la capacità del pubblico di provare la responsabilità dei funzionari per le strade pericolose.

La revisione delle strade europee dovrebbe basarsi su un sistema di tre 'luci semaforiche' e dovrebbe rispecchiare ciò che in Svezia è stato denominato 'indice di gravità della collisione'.

Verde: standard Formula Zero

Giallo: rischio possibile di morte o lesioni gravi

Rosso: rischio elevato di morte o lesioni gravi

La FIA ritiene che tali metodi di valutazione basati su un 'indice di gravità di collisione' dovrebbero essere introdotti in tutta Europa. Pertanto, dovrebbero essere intrapresi test comunitari continui sulla linea di un European Road Assessment Programme (Euro RAP) come priorità per contribuire a ridurre la percentuale di strade europee che rappresentano un rischio inaccettabile per la sicurezza.

La FIA apoya propuestas para un sistema comunitario reconocido de revisión de la carretera. Las autoridades de las carreteras que no cumplen con su deber público de garantizar calles seguras, sobre todo cuando se detectan anomalías, deben ser identificadas y notificadas. También se debe examinar la capacidad del público de demostrar la responsabilidad de los funcionarios en las carreteras peligrosas.

La revisión de las carreteras europeas debería basarse en un sistema de tres "luces del semáforo" y debe reflejar lo que se ha llamado "índice de gravedad de la colisión" en Suecia.

Verde: estándar Fórmula Cero

Amarillo: posible riesgo de muerte o lesiones graves

Rojo: alto riesgo de muerte o lesiones graves

La FIA cree que estos métodos basados en un "índice de gravedad de la colisión" se deben introducir en toda Europa. Por lo tanto, deben llevarse a cabo pruebas comunitarias constantes en conformidad con el Programa Europeo de Evaluación de Carretera (Euro RAP) como prioridades para ayudar a reducir el porcentaje de las carreteras europeas que representan un riesgo inaceptable para la seguridad.

Conclusione

Formula Zero è una filosofia sulla sicurezza stradale che mette in discussione molti dei presupposti avanzati in approcci già esistenti riguardo alla *policy* in materia di sicurezza stradale.

Il punto di partenza della FIA consiste nell'intollerabilità delle morti e delle lesioni sulle nostre strade, pur riconoscendo che gli incidenti sono inevitabili. Questo documento si è posto l'obiettivo di indicare le conseguenze degli incidenti.

Molte organizzazioni e parti coinvolte, dai produttori automobilistici fino alle organizzazioni motoristiche, svolgeranno un ruolo determinante nel compimento degli obiettivi di Formula Zero. Tuttavia la principale responsabilità per lo sviluppo e l'adozione di strategie della sicurezza stradale efficaci spetta ai nostri governi.

I cittadini dell'UE attualmente spendono circa 230 miliardi di euro ogni anno in tasse automobilistiche, eppure solo una esigua percentuale di questi ricavi è investita nuovamente in attività legate alla sicurezza stradale.



Conclusión

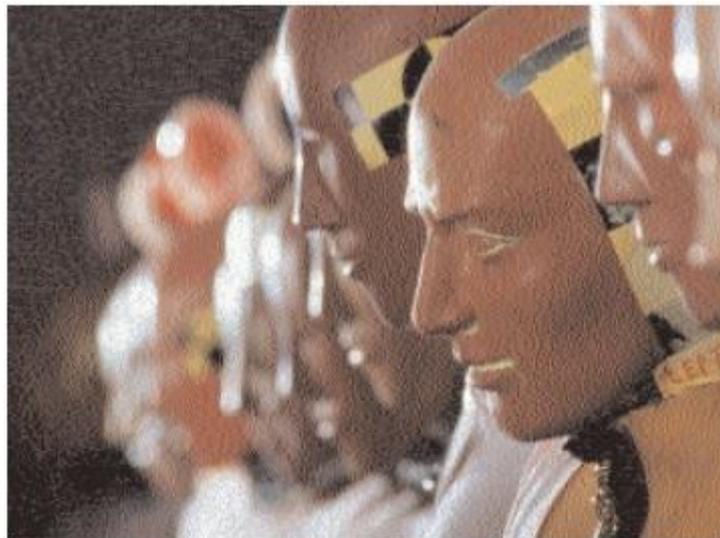
Fórmula Cero es una filosofía sobre la seguridad vial que desafía muchos de las suposiciones hechas en los enfoques que ya existían sobre la política de seguridad vial.

El punto de partida de la FIA es considerar intolerables los muertos y las lesiones en nuestras carreteras, aunque se reconoce que los accidentes son inevitables. El objetivo de este trabajo es señalar las consecuencias de los accidentes.

Muchas organizaciones y grupos de interés, desde los fabricantes de automóviles hasta las organizaciones de automovilismo, desempeñaran un papel clave en el cumplimiento de los objetivos de Fórmula Cero.

Sin embargo, la principal responsabilidad para el desarrollo y la adopción de estrategias de seguridad vial efectiva recae en nuestros gobiernos.

Los ciudadanos de la UE actualmente gastan alrededor de 230 mil millones de euros cada año en impuestos sobre los automóviles, pero sólo un pequeño porcentaje de estos ingresos se reinvierten en actividades relacionadas con la seguridad vial.



Se si vuole conseguire l'obiettivo di Formula Zero, i governi dell'UE devono impegnarsi ad aumentare i fondi disponibili per la sicurezza stradale.

Dalle conclusioni tratte dall'ultima comunicazione della Commissione europea, appare chiaro che nel programma d'azione sulla sicurezza stradale il costo di prevenzione degli incidenti è di gran lunga inferiore al costo delle vittime e dei danni causati da essi.

In linea con questo, e come parte integrante dello sviluppo dell'approccio di Formula Zero, la FIA intende assistere all'introduzione di 'gradini' della sicurezza stradale, ovvero aumenti annui superiori al tasso d'inflazione nel budget per la sicurezza dai governi nazionali e per iniziative prettamente paneuropee da parte della Commissione europea.

Se Formula Zero avrà successo, e l'approccio svedese di 'Visione Zero' ha già dimostrato quali risultati si possono raggiungere, è essenziale mettere in atto l'impegno politico e finanziario per comprendere cosa occorre per una rivoluzione della sicurezza stradale.

In questo documento la FIA si è concentrata sui tre principali parametri a cui si fa riferimento nel sistema di trasporto stradale. All'interno di ciascuno dei parametri, e come punto di partenza per le future iniziative sulla sicurezza stradale, la FIA ha anche individuato aree d'azione di rilevanza critica.

IL CONDUCENTE

Per i conducenti la FIA ritiene che si dovrebbe adottare, su base paneuropea, un approccio maggiormente coordinato e volto alla promozione della sicurezza e al miglioramento del comportamento del conducente.

Priorità d'azione:

- Educazione e formazione dei conducenti
- Uso obbligatorio delle cinture di sicurezza
- Limiti di velocità
- Divieto di alcol e droga alla guida

Si se quiere lograr el objetivo de Fórmula Cero, los gobiernos de la UE deben comprometerse a aumentar los fondos disponibles para la seguridad vial.

Según las conclusiones de la última comunicación de la Comisión Europea, está claro que en el programa de acción sobre la seguridad vial, el costo de la prevención de accidentes es mucho menor que el costo de víctimas y daños causados por ellos.

En línea con esto, y como parte integral del desarrollo de Fórmula Cero, la FIA tiene la intención de ayudar a la introducción de ‘peldaños’ de la seguridad vial, o sea aumentos anuales superiores a la tasa de inflación en el presupuesto para la seguridad de los gobiernos nacionales y por iniciativas verdaderamente paneuropeas por parte de la Comisión Europea.

Si Fórmula Cero es un éxito y el enfoque sueco de ‘Visión Cero’ ya ha demostrado lo que es posible lograr, es esencial poner en marcha el compromiso político y financiero para comprender lo que es necesario para una revolución en la seguridad vial.

En este documento, la FIA se ha centrado en tres parámetros principales a los que se hace referencia en el sistema de transporte por carretera.

Dentro de cada uno de los parámetros, y como punto de partida para futuras iniciativas de seguridad vial, la FIA ha identificado también las áreas clave de acción.

EL CONDUCTOR

Para los conductores, la FIA cree que se debería adoptar, a nivel paneuropeo, un enfoque más coordinado para la promoción de la seguridad y la mejora de la conducta de los conductores.

Prioridades para la acción:

- Educación y formación de los conductores
- Uso obligatorio del cinturón de seguridad
- Límites de velocidad
- Prohibición de alcohol y de drogas al volante

L'AUTO

Per quanto riguarda le prestazioni di sicurezza della progettazione delle auto, la FIA crede in una strategia che coniughi l'informazione del consumatore e gli incentivi fiscali per incoraggiare la rottamazione delle vetture più vecchie e l'acquisto di modelli più nuovi e sicuri.

Questo rinnovo del parco veicoli apporterà benefici sia in termini di qualità dell'aria e di riduzione delle emissioni di CO2 che di prestazioni di sicurezza.

Quando le varie parti coinvolte nel settore automobilistico lavorano insieme per promuovere la sicurezza, i risultati possono essere notevoli. Euro NCAP, come spiegato in precedenza, ha portato a miglioramenti considerevoli nella progettazione di auto, ben oltre quanto raggiunto dalla sola legislazione.

Attraverso le strategie di marketing dei produttori di auto che hanno scelto di sfruttare al massimo il successo nel programma dei crash test, il messaggio sulla sicurezza stradale ha raggiunto milioni di persone grazie alla pubblicità. Il successo delle comunicazioni di Euro NCAP potrebbe fornire un modello per future campagne paneuropee sulla sicurezza.

Ad oggi cinque governi degli Stati membri e la Commissione europea sostengono economicamente il programma di Euro NCAP. La FIA intende incoraggiare altri paesi dell'UE a partecipare economicamente al programma per accelerarne in misura ulteriore i cospicui benefici.

Priorità d'azione:

- Accelerare i progressi della progettazione di sicurezza per i passeggeri
- Accelerare i progressi della progettazione di sicurezza per i pedoni
- Accelerare i progressi della progettazione di sicurezza per i seggiolini

EL COCHE

En cuanto a las prestaciones de la seguridad del diseño del coche, la FIA cree en una estrategia que combina la información de los consumidores y de los incentivos fiscales para fomentar el desguace de vehículos viejos y la compra de modelos nuevos y más seguros.

Esta renovación del parque de vehículos aportará beneficios en términos de calidad del aire y la de reducción de las emisiones de CO2 y de prestaciones de seguridad.

Cuando los distintos actores de la industria del automóvil trabajan juntos para promover la seguridad, los resultados pueden ser excepcionales.

Euro NCAP, como se explicó anteriormente, ha dado lugar a considerables mejoras en el diseño de coches, mucho más allá de lo que la legislación ha logrado por sí sola.

A través de las estrategias de marketing de los fabricantes de automóviles que han elegido aprovechar al máximo el éxito del programa de pruebas de choque, el mensaje de la seguridad vial ha llegado a millones de personas a través de la publicidad. El éxito de Euro NCAP podría servir de modelo para futuras campañas paneuropeas en materia de seguridad.

Hasta la fecha, cinco gobiernos de los Estados miembros y la Comisión Europea apoyan y financian el programa Euro NCAP. La FIA tiene la intención de alentar a otros países de la UE a participar en el programa para acelerar aún más los importantes beneficios del programa.

Prioridades para la acción:

- Acelerar el avance en el diseño de la seguridad para los pasajeros
- Acelerar el progreso del diseño de seguridad para los peatones
- Acelerar el progreso del diseño de seguridad para los asientos de niños

LA STRADA

Fare riferimento alla qualità e alla progettazione di sicurezza delle infrastrutture stradali d'Europa è un aspetto fondamentale della *policy* sulla sicurezza stradale. Nell'approccio di Formula Zero si devono coniugare migliori configurazioni stradali e progettazioni di sicurezza con un design delle vetture più sicuro per i pedoni, se intendiamo ridurre le morti e le lesioni a danno dei pedoni.

Priorità d'azione:

- revisione delle strade comunitarie
- European Road Assessment Programme (Euro RAP)

Se Formula Zero avrà successo, avrà il dovere di rendere noto il lavoro di tutti coloro che hanno un impatto sulla sicurezza stradale: produttori di auto, legislatori, progettisti di strade e, naturalmente, gli stessi conducenti.

In definitiva spetta ai governi fornire e agevolare il supporto economico e politico per una strategia sulla sicurezza stradale adeguata per il ventunesimo secolo.

La FIA ritiene che *quella* strategia sulla sicurezza stradale sia Formula Zero.

LA CARRETERA

Un aspecto clave de la política de seguridad vial es hacer referencia a la calidad y al diseño de la seguridad de la infraestructura vial en Europa.

En el enfoque de Fórmula Cero se deben combinar las mejores configuraciones de las carreteras y los diseños de seguridad con un diseño de los coches más seguros para los peatones, si queremos reducir las muertes y lesiones de los peatones.

Prioridades para la acción:

- revisión de las carreteras de la UE
- Programa Europeo de Evaluación de Carreteras (Euro RAP)

Si Fórmula Cero tiene éxito, tendrá que enseñar el trabajo de todos aquellos que tienen un impacto en la seguridad vial: fabricantes de automóviles, legisladores, diseñadores de las carreteras y, por supuesto, los mismos conductores.

Pero en última instancia, les toca a los gobiernos proporcionar y facilitar el apoyo económico y político para una estrategia sobre la seguridad vial adecuada para el siglo XXI.

La FIA cree que *esa* estrategia sobre la seguridad vial es Fórmula Cero.

La FIA

Fondata nel 1904, la FIA rappresenta gli interessi delle organizzazioni motoristiche e degli automobilisti in tutto il mondo. La FIA è inoltre l'organo di governo dell'automobilismo mondiale. Questa combinazione di strada e pista conferisce alla FIA una responsabilità unica in veste di organismo mondiale indipendente coinvolto in un'ampia gamma di problematiche sull'automobilismo, sui motori e sulla mobilità.

La FIA è un'associazione *non-profit* che riunisce circa 150 *Automobile Club* nazionali dei cinque continenti, che rappresentano oltre 100 milioni di automobilisti e le loro famiglie. Si tratta di un incarico prestigioso che la FIA è orgogliosa di difendere. La FIA promuove attivamente e tutela gli interessi degli automobilisti riguardo a problematiche quali sicurezza, mobilità, ambiente e tutela del consumatore, presso le Nazioni Unite, all'interno dell'Unione europea e in seno ad altri organi internazionali.

Nell'UE la FIA ha fondato una *joint Bureau* con la sua organizzazione analoga, l'Alleanza Internazionale del Turismo (AIT), per rappresentare gli interessi di oltre quaranta milioni di consumatori automobilisti.

Lo staff delle campagne, delle *policy* e degli esperti tecnici dell'Ufficio europeo supervisionano il lavoro delle istituzioni europee e coordinano le campagne mediatiche e l'attività politica negli *Automobile Club* membri in tutta l'Unione europea.

I club dei gruppi di lavoro esperti dell'AIT & FIA, specializzati negli affari legali e dei consumatori, del turismo e delle *policy* tecniche, sono riuniti dal Bureau per discutere delle ultime problematiche sulla legislazione dell'UE e per sviluppare *policy* comuni in favore dei consumatori automobilisti in tutti gli Stati membri.

La FIA

Establecida en 1904, la FIA representa los intereses de las organizaciones de automovilismo y los automovilistas en todo el mundo. La FIA también es el órgano de gobierno del automovilismo deportivo mundial. Esta combinación de carretera y pista aporta a la FIA una responsabilidad única como organismo mundial independiente que se ocupa de un amplio abanico de cuestiones sobre el automovilismo, los motores y la movilidad.

La FIA es una organización sin fines de lucro que reúne aproximadamente a 150 Automóvil Club nacionales de los cinco continentes, que representan a más de 100 millones de automovilistas y sus familias.

Es una posición de prestigio que la FIA tiene el orgullo de defender.

La FIA promueve activamente y protege los intereses de los automovilistas con respecto a temas como la seguridad, la movilidad, el medio ambiente y la protección de los consumidores, en las Naciones Unidas, la Unión Europea y otros organismos internacionales.

En la UE, la FIA ha fundado una oficina conjunta con su organización afín, la Alianza Internacional de Turismo (AIT), para representar los intereses de más de cuarenta millones de consumidores automovilistas.

El personal de las campañas, la política y los expertos técnicos de la oficina europea supervisan el trabajo de las instituciones europeas y coordinan las campañas de los medios de comunicación y la actividad política de los miembros del Club de Automóviles en toda la Unión Europea.

La oficina reúne los clubes de los grupos de trabajo expertos de la AIT y la FIA, especializados en asuntos legales y de los consumidores, del turismo y de la política técnica, para discutir los temas más recientes en la legislación de la UE y desarrollar la política común a favor de los consumidores automovilistas en todos los Estados miembros.

6. COMMENTO FINALE DELLE TRADUZIONI

Dopo aver analizzato il testo e mostrato le traduzioni a fronte, in questo capitolo conclusivo intendo sviluppare il commento, in cui esplico le mie scelte traduttive, mostro come ho utilizzato le risorse raccolte e chiarisco quali strategie ho adottato.

Innanzitutto ho seguito un percorso di “ricognizione testuale”, come afferma Cortese (1996:15), ossia tramite la semantica, la sintassi, la grammatica e il lessico, ho potuto individuare la tipologia testuale, la funzione e il destinatario del testo: “Formula Zero” è un testo istituzionale di un ente sovranazionale (la FIA) di tipo ibrido, in parte divulgativo, contenente linguaggi settoriali e terminologia tecnica. Le funzioni comunicative che assolve lo rendono un testo prevalentemente argomentativo ed informativo¹³⁰ e il destinatario è molteplice, in quanto la Federazione intende rivolgersi ai cittadini, alle case automobilistiche e alle istituzioni governative nazionali ed europee.

Completato questo passaggio, si può passare quindi alla strategia traduttiva da adottare. Essa viene definita da Delisle et. Al (2002:5) in tal modo:

“La strategia traduttiva è una strategia che il traduttore applica in modo coerente in funzione dell’intenzione adottata nella traduzione di un dato testo.”

Sulla base di questa definizione, il mio tentativo in fase di traduzione è stato di conservare la funzione del testo di partenza anche nei testi originali, preservandone il registro, il linguaggio specialistico e tecnico, l’uso dei sostantivi e dei verbi.

Sul profilo teorico, questo approccio si avvicina molto a ciò che Newmark (1988:37) dichiara a proposito della traduzione comunicativa, in contrapposizione alla traduzione semantica. La *communicative translation*, secondo lo studioso britannico, è orientata maggiormente alla lingua d’arrivo (*target-oriented*) e con comunicativa si intende libera e idiomatica, laddove l’aggettivo infedele viene evitato per allontanarne la connotazione negativa. Al contrario, la traduzione semantica tende ad essere più specifica del testo originale, quindi più complessa e faticosa per il destinatario, in quanto persegue più processi mentali e meno l’intenzione del mittente.

L’obiettivo della traduzione comunicativa perciò è di produrre sui lettori un effetto quanto più possibile vicino a quello che si ottiene sui lettori del testo originale, e ad essi apparirà più semplice, chiara, dinamica, diretta e convenzionale (Nida, 1964). Ciò può implicare anche una

¹³⁰ Cfr. capitolo 4.

semplificazione e generalizzazione (detta ipotraduzione), condizione che in alcuni passaggi della mia traduzione però non può sussistere, data la componente tecnica del testo, che, come ho approfondito nei precedenti capitoli, è caratterizzato anche da linguaggi settoriali.

A questo punto, stabilita la strategia, ho potuto passare ai procedimenti traduttivi, definiti da Delisle (2002:5) “*procedimenti di trasferimento linguistico degli elementi portatori di senso del testo di partenza applicato dal traduttore nel momento in cui formula un’equivalenza*” e, al contrario della strategia traduttiva, si applicano in determinate parti del testo, quando il traduttore lo ritiene più necessario. Nei paragrafi successivi, illustrerò dunque le varie fasi della mia traduzione e come ho svolto il mio lavoro.

6.1 Utilizzo delle risorse

6.1.1 CAT Tools

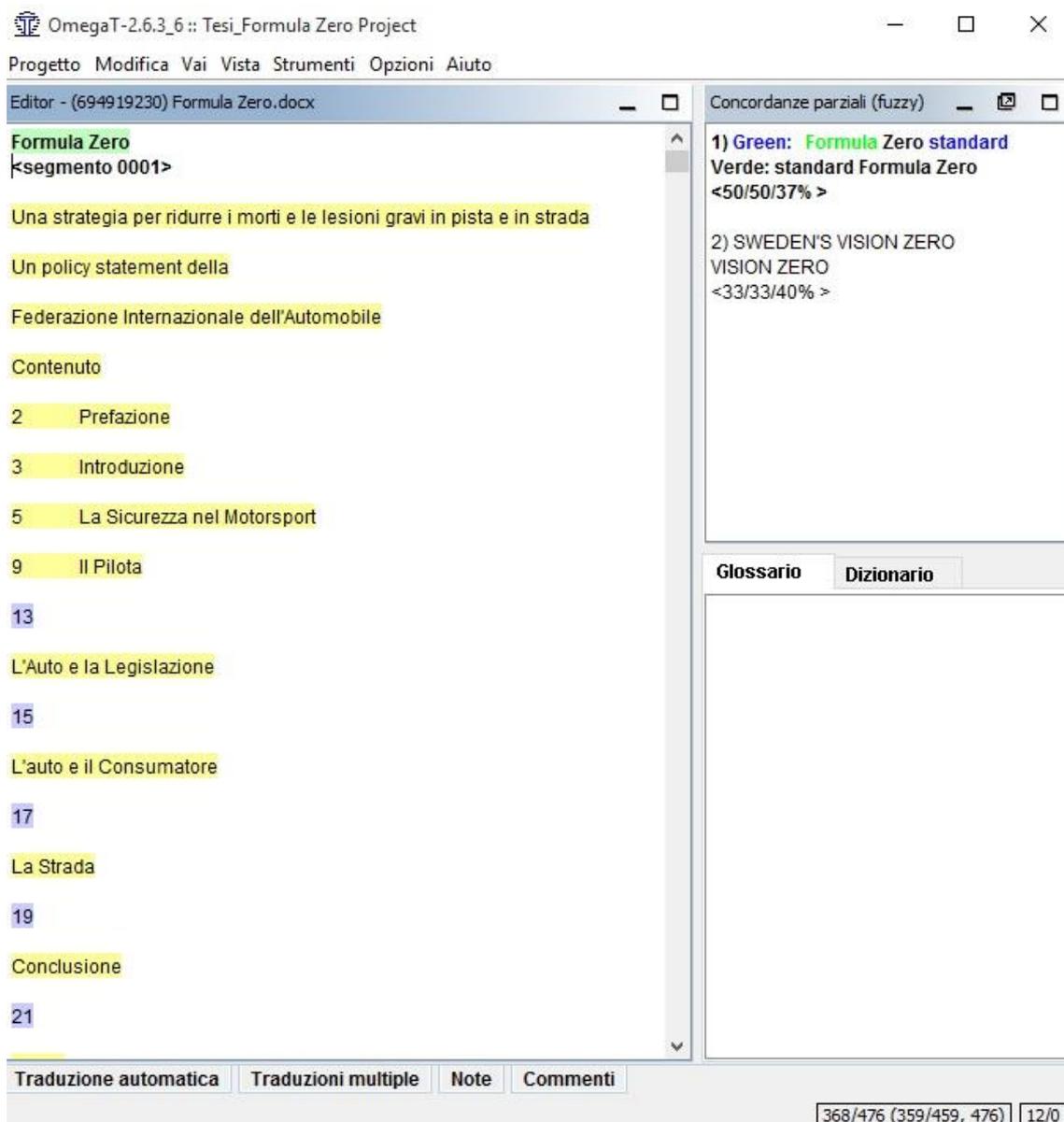
Il traduttore ha a disposizione diversi strumenti per svolgere la pratica traduttiva, tra cui i CAT Tools. Benché SDL Trados Studio abbia numerose funzioni, ritengo che per il tipo di testo che ho scelto di tradurre, ibrido e parzialmente divulgativo, sia stata sufficientemente utile l’adozione di OmegaT¹³¹, il quale permette di aggiungere e creare glossari, memorie di traduzione e di ottenere concordanze parziali (*fuzzy matches*) o totali (*full matches*).

Per prima cosa, ho convertito il file originale di Formula Zero dal formato .pdf al formato .docx, per poterlo rendere compatibile allo strumento di traduzione assistita. Dopodiché ho creato il progetto, selezionando le lingue di partenza (inglese EN-GB) e di arrivo (italiano IT-IT) e caricando il mio testo in .docx. Configurato le impostazioni preliminari, ho avviato il progetto, che viene salvato localmente in una cartella, contenente a sua volta delle sottocartelle:

- *dictionary*, contenente eventuali dizionari EN-IT per consultazioni linguistiche;
- *glossary*, contenente un glossario disponibile in formato .txt, che è possibile caricare durante la fase di creazione del progetto o aggiungere e modificare in fase di traduzione;
- *omegat*, contenente file di sistema tra cui file di testo e file in formato .tmx;
- *source*, contenente il testo di partenza;
- *target*, contenente il testo di arrivo, che si può generare in fase di traduzione;
- *tm*, contenente la eventuale memoria di traduzione.

¹³¹ <http://www.omegat.org/it/omegat.html> [18.01.16]

La fase successiva prevede quindi la traduzione del testo, che appare suddiviso in segmenti, secondo norme di ortografia e punteggiatura che si possono modificare nelle impostazioni del software. Nell'immagine sottostante, è raffigurata la schermata dell'editor.



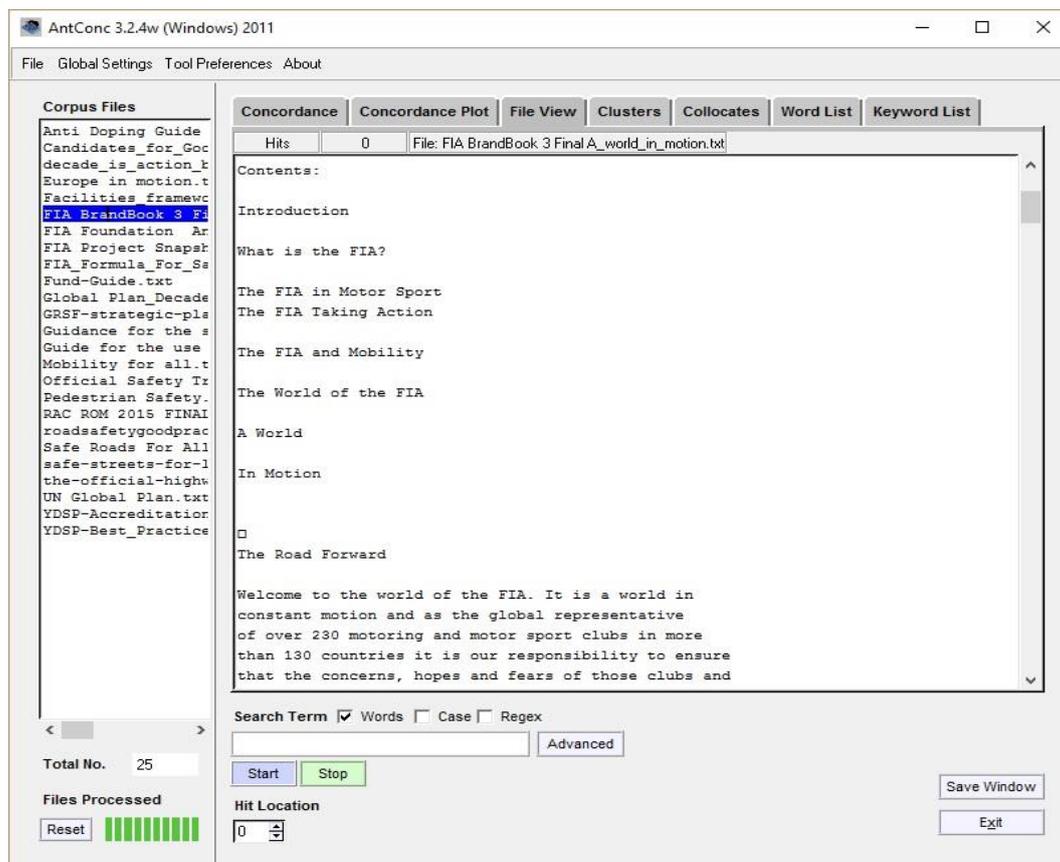
Come è possibile vedere, la schermata personalizzabile è suddivisa in due colonne, di cui quella a sinistra raffigura l'editor, su cui ho svolto la mia traduzione, mentre quella a destra contiene le concordanze parziali (*fuzzy*), il glossario e il dizionario.

All'interno dell'editor sono visibili i segmenti, evidenziati con colori differenti. Il segmento 0001 evidenziato in verde è il segmento del testo di partenza, contenente il titolo da tradurre. I segmenti evidenziati in giallo raffigurano invece i segmenti già tradotti, nella lingua di arrivo.

Infine, i segmenti evidenziati in indaco rappresentano i segmenti non tradotti, che in questo caso sono formati dai numeri delle pagine del documento nell'indice. Nella colonna a destra, appariranno via via le concordanze parziali, con le relative percentuali. Grazie a questa indicazione, è possibile tradurre mantenendo coerenza terminologica nel testo, soprattutto in presenza di un termine precedentemente tradotto che richieda la stessa soluzione traduttiva.

6.1.2 Corpora

Nel capitolo 3, incentrato sulla metodologia e le risorse utilizzate, ho approfondito dal punto di vista teorico il ruolo dei corpora, fornendone una descrizione e suddividendoli in varie categorie. Dopo aver stabilito quali criteri deve soddisfare un corpus per rappresentare degli strumenti di consultazione utili al traduttore, ho descritto i corpora da me creati, esemplificandone la tipologia testuale, la dimensione, la lingua, la data e la provenienza. Durante la fase di traduzione, ho utilizzato quindi il software per l'interrogazione dei corpora, AntConc, di cui mostro di seguito la schermata.



La versione utilizzata è la 3.2.4w, del 2011 e compatibile con Windows 10. Come si può notare dall'immagine, nel software sono visibili i testi (in totale 25), in formato .txt, che compongono il corpus comparabile specializzato in inglese. I titoli di ciascun documento si trovano nella colonna di sinistra, denominata "*Corpus files*", mentre nel riquadro a destra è possibile accedere a più funzionalità. Nella schermata corrente come suggerisce il nome, "*File View*", si può visualizzare il contenuto di ciascun documento. Negli altri *tab*, sono quindi disponibili altre funzioni con cui è possibile effettuare ricerche all'interno del corpus:

- *Concordance* e *concordance plot*, riconosciuto come lo strumento centrale del software, in quanto costituisce un aiuto efficace nell'acquisizione di una seconda lingua, agevolando l'apprendimento di lessico, collocazioni, stile e grammatica (Sun e Wang 2003:84-85)

ESEMPI DI RICERCHE

"System designers bear the ultimate responsibility for the structure and function of the road transport system, whilst road users have a duty to follow road traffic regulations, showing due care and consideration."

Traduzione:

"Chi progetta il sistema stradale ha la responsabilità ultima della struttura e del funzionamento del sistema di trasporto stradale, mentre chi viaggia ha il dovere di attenersi al codice della strada, prestando la massima prudenza e cautela."

Grazie alla funzione *concordance* di AntConc, sono riuscito ad individuare nel corpus monolingue inglese la collocazione "*due care and consideration*". Il file contenuto nel corpus è relativo all'*Official Highway Code*, ovvero il codice della strada ufficiale britannico, da cui non escludo che la Federazione possa aver ripreso alcune espressioni linguistiche. Per ottenere un riscontro altrettanto valido, mi sono quindi affidato al corpus comparabile monolingue italiano. Sulla base del significato principale di *care*, ovvero attenzione e/o cautela, ho quindi rilevato delle collocazioni sovrapponibili al testo inglese, in lingua italiana. Infatti, la traduzione "*prestando la massima prudenza e cautela*" si è rivelata pienamente soddisfacente, dal momento che è contenuta proprio nel Codice della Strada italiano, disponibile sul sito ufficiale dell'ACI.

AntConc 3.2.4w (Windows) 2011

File Global Settings Tool Preferences About

Corpus Files

- Anti Doping Guide
- Candidates_for_Goc
- decade_is_action_b
- Europe in motion.t
- Facilities_framework
- FIA BrandBook 3 Fi
- FIA Foundation Ar
- FIA Project Snapsh
- FIA_Formula_For_Ss
- Fund-Guide.txt
- Global Plan Decade
- GRSF-strategic-pls
- Guidance for the s
- Guide for the use
- Mobility for all.t
- Official Safety Tr
- Pedestrian Safety.
- RAC ROM 2015 FINAI
- roadsafetygoodprac
- Safe Roads For All
- safe-streets-for-l
- the-official-highw
- UN Global Plan.txt
- YDSP-Accreditation
- YDSP-Best_Practice

Total No. 25

Files Processed

Reset

Concordance

Hit	KWIC	File
1	essively or without due care and attention. For advice	roadsafetygoodpracti
2	first. Always show due care and consideration for ot	the-official-highway
3	ly . drive without due care and attention . drive wi	the-official-highway

Search Term Words Case Regex

Concordance Hits 3

Search Window Size 50

Start Stop Sort

Kwic Sort

Level 1 1R Level 2 2R Level 3 3R

Save Window Exit

AntConc 3.2.4w (Windows) 2011

File Global Settings Tool Preferences About

Corpus Files

- ACI - Sintesi_ital
- ACI Pordenone_uso
- Brochure_ACI_sicur
- CAST_RoadSafety_II
- CELEX-S2005AG0011-
- Consigli_ACI_saggi
- ECAR Brochure fins
- ERSC_IT_AF.txt
- FIA_E-mobility.txt
- incidenti_stradali
- IT_Guidelines - Cs
- IT_Guidelines Focu
- La missione dell'A
- LINEE GUIDA PER LE
- Make cars green IT
- Novacom Europe_For
- Nuovo_Codice_della
- Pioneer brochure_E
- road_safety_citize
- Statuto ACI Ascoli
- Test dei seggiolir
- Utenti_vulnerabili

Total No. 22

Files Processed

Reset

Concordance

Hit	KWIC	File
1	ine. È necessaria estrema prudenza quando si traggono conclus	IT_Guideline
2	nto. È necessaria estrema prudenza quando si selezionano i pa	IT_Guideline
3	intersezione con opportuna prudenza. 11. Durante il periodo d	Nuovo_Codice
4	bligio di usare particolare prudenza anche in relazione alla po	Nuovo_Codice
5	elocita' e con particolare prudenza, rispettando le norme di p	Nuovo_Codice
6	ta' e di usare particolare prudenza anche in relazione alla p	Nuovo_Codice
7	e, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incide	Nuovo_Codice
8	o, devono usare la massima prudenza al fine di evitare incide	Nuovo_Codice
9	e devono usare la massima prudenza nelle manovre di retr	Nuovo_Codice
10	e e seguite con la massima prudenza e cautela, devono tenere i	Nuovo_Codice
11	que delle regole di comune prudenza e diligenza. 3. Chiunque	Nuovo_Codice
12	una diligenza e la comune prudenza. 5. E' vietato trasportar	Nuovo_Codice
13	tamento e ad una maggiore prudenza. Il movimento delle bandie	Nuovo_Codice
14	servi le normali regole di prudenza. 3. Nei casi in cui non s	Nuovo_Codice
15	ta e ad usare particolare prudenza; possono essere, altresì,	Nuovo_Codice
16	moderata e con particolare prudenza quando il veicolo che pre	Nuovo_Codice
17	della strada, guidando con prudenza ed evitando comportamenti	Test dei seg

Search Term Words Case Regex

Concordance Hits 17

Search Window Size 50

Start Stop Sort

Kwic Sort

Level 1 1R Level 2 2R Level 3 3R

Save Window Exit

Esempi analoghi di *concordance* si possono rinvenire anche nel confronto tra le tre lingue e si concentrano a loro volta su termini specifici particolarmente rilevanti. Cito in particolare uno

dei siti indispensabili per la mia traduzione, da cui ho potuto trarre il corpus multilingue inglese-italiano-spagnolo: mi riferisco a Euro NCAP, il programma europeo di valutazione delle nuove automobili, che fornisce ai consumatori informazioni sulla sicurezza delle nuove auto sul mercato. Prendo come esempio una frase contenuta nella sezione “The Car and the Consumer”, che riporto di seguito:

“In the new test, the car tested is propelled side- ways at 18 mph into a rigid pole.”

La frase è molto simile a quanto riportato sul sito di Euro NCAP, in lingua inglese:

“In Euro NCAP’s test, a car is propelled sideways at 32km/h against a rigid, narrow pole.”

Dopo aver notato questa corrispondenza (*fuzzy*) ho consultato le versioni italiana e spagnola del sito, che fornivano le traduzioni seguenti:

“Il test Euro NCAP riproduce l’impatto laterale di una vettura contro un palo rigido alla velocità di 32 km/h.”

“En la prueba de Euro NCAP, se lanza un vehículo lateralmente a una velocidad de 32 km/h hacia un mástil rígido y estrecho.”

Pertanto, ho adattato la mia traduzione al corpus, rendendo “the new test” il soggetto della frase, e non più “the car”. Dal momento che nel documento della FIA si parla per la prima volta dell’introduzione di questo test, ho spostato il focus proprio sulla prova stessa, descrivendo come avviene l’urto simulato della macchina. Pertanto la mia traduzione risulta:

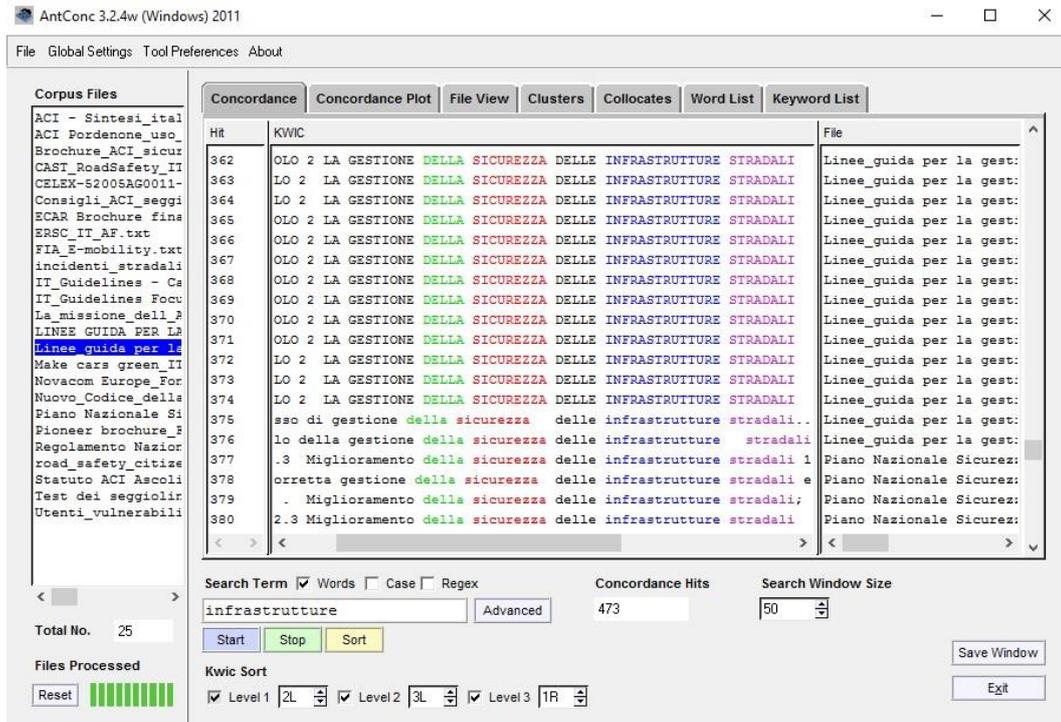
“Il nuovo test riproduce l’impatto laterale della vettura testata contro un palo rigido alla velocità di 29 km/h.”

Tuttavia, nella versione spagnola, si opta per spostare nuovamente l’attenzione sulla macchina (*vehículo*), che lo discosta dalla versione italiana e lo avvicina a quella inglese. Una scelta che probabilmente non avrei effettuato spontaneamente, tenendo in considerazione il testo di partenza in italiano, e non quello in inglese.

La consultazione dei corpora ha fatto emergere risultati sia dall’ACI che da Euro NCAP. Il prossimo esempio riguarda invece un testo redatto dal Ministero dei Trasporti. Uno dei casi in cui è stato utile consultare un documento del Ministero all’interno del corpus è stato per tradurre la frase seguente:

“combining improved driver education with consumer pressure in encouraging accelerated improvements to car safety design as well as the mobilisation of ‘user’ pressure to encourage improvements to road infrastructure layout and design [...]”

“combinare una migliore formazione del pilota con pressioni da parte del cliente volte a incoraggiare miglioramenti più rapidi al design di sicurezza dell'auto così come la mobilitazione a pressioni da parte degli ‘utenti della strada’ a sostenere miglioramenti della configurazione e del design delle infrastrutture stradali [...]”



Grazie a una ricerca di “*infrastrutture*” tramite la funzione *concordance*, ho individuato l’espressione “*miglioramento della sicurezza*” ricorrente in due documenti del Ministero dei Trasporti, e la occorrenza “*infrastrutture stradali*”, che in un primo momento avevo erroneamente tradotto in “*infrastrutture*”, separandolo da “*road*”. In questo caso particolare, ho utilizzato l’impostazione *sort* per ottenere risultati di concordanze rispettivamente a due e tre parole a sinistra di “*infrastrutture*” (i termini evidenziati in verde e rosso) e una a destra (in termini evidenziati in viola).

- *Clusters* e *collocates*, la cui importanza è più elevata in caso di testi altamente tecnici o scientifici, dal momento che l’unità lessicale è in molti casi composta da più di una parola (Bowker e Pearson 2002);

ESEMPI DI RICERCHE

Un termine chiave contenuto nel testo di partenza è “*driver*”, che si riferisce sia a pilota, nel merito delle competizioni automobilistiche, sia a conducente. Dato che ricorrono unità lessicali composte da più parole, come *driver training* o *driver education*, la funzione *collocate* si è rivelata molto preziosa per individuare quali sono le parole che compaiono più spesso all’interno di una frase accanto all’unità *driver*.

Dopo aver aperto il corpus inglese, ho cliccato sulla tab *collocate* per effettuare la ricerca. Ho impostato *window span* su 4L e 4R, ovvero un margine di quattro parole da sinistra o da destra rispetto al termine interessato, per ampliare lo spettro di termini possibili che ricorrono in presenza della parola in questione. Per ottenere risultati più rilevanti, ho quindi innalzato la frequenza minima di *collocate* a 2 e ho cliccato su *sort*, per ordinare gli elementi individuati per frequenza oppure ordine alfabetico, a seconda delle mie esigenze.

Ecco di seguito l’esito della mia ricerca delle collocazioni:

AntConc 3.2.4w (Windows) 2011

File Global Settings Tool Preferences About

Corpus Files

Accreditation_Guid
Candidates_for_Goc
CAST_RoadSafety_EN
CELEX-52005AG0011-
decade_is_action_k
ECAR_Brochure_fina
EN_Guidelines_Focu
ERSC_EN_AF.txt
Europe_in_motion.t
Facilities_framework
FIA_BrandBook_3_Fi
FIA_Foundation_Ar
FIA_Project_Snapsh
FIA_Formula_For_Sa
Fund-Guide.txt
Global_Plan_Decade
GRSP-strategic-pls
Make_cars_green_EN
Mobility_for_all.t
MSSDF-Report_digit
road_safety_citize
Safe_Roads_For_All
the-official-highw
UN_Global_Plan.txt
YDSP-Accreditation
YDSP-Best_Practice

Concordance Concordance Plot File View Clusters Collocates Word List Keyword List

Total No. of Collocate Types: 347 Total No. of Collocate Tokens: 2412

Rank	Freq	Freq(L)	Freq(R)	Stat	Collocate
1	281	8	8	5.55091	driver
2	218	165	53	4.03076	the
3	83	37	46	3.32856	and
4	69	60	9	3.22043	of
5	67	35	32	3.21486	to
6	56	41	15	3.59353	a
7	47	19	28	6.58170	development
8	44	5	39	5.67648	s
9	33	0	0	-1	driver
10	30	4	26	5.84587	training
11	30	11	19	4.23268	safety
12	28	14	14	3.97870	The
13	27	11	16	3.23865	is
14	27	11	16	2.76132	in
15	25	13	12	5.66341	programme
16	24	0	0	-1	DRIVER
17	23	2	21	3.52813	are
18	21	16	5	7.12271	young

Search Term Words Case Regex Advanced

Window Span Same From... 4L To... 4R

Min. Collocate Frequency 2 Save Window

Start Stop Sort Sort by Sort by Freq Invert Order Ext

Total No. 26 Files Processed Reset

Dalla schermata si deduce che *training* compare almeno 30 volte (ma anche altre 12 con la maiuscola) in presenza della parola *driver*, con maggior incidenza a destra, appunto per la collocazione *driver training*. Tra gli altri termini spiccano *safety*, *development*, *programme* ed *education*. Ho ripetuto l’operazione con il corpus italiano e con “*conducent**”, utilizzando l’asterisco alla fine, per includere risultati sia al singolare che al plurale.

AntConc 3.2.4w (Windows) 2011

File Global Settings Tool Preferences About

Corpus Files

- ACI - Sintesi_ital
- ACI Pordenone_uso_
- Brochure ACI_sicur
- CAST_RoadSafety_II
- CELEX-S2005AG0011-
- Consigli_ACI_seggi
- ECAR Brochure fina
- ERSC_IT_AF.txt
- FIA_E-mobility.txt
- incidenti_stradali
- IT_Guidelines - Ce
- IT_Guidelines Focu
- La_missione_dell_P
- LINEE GUIDA PER LP
- Make cars green_II
- Novacom Europe_For
- Nuovo_Codice_della
- Pioneer brochure_E
- road_safety_citize
- Statuto ACI Ascoli
- Test dei seggiolir
- Utenti_vulnerabili

Concordance Concordance Plot File View Clusters Collocates Word List Keyword List

Total No. of Collocate Types: 505 Total No. of Collocate Tokens: 4842

Rank	Freq	Freq(L)	Freq(R)	Stat	Collocate
178	4	4	0	7.90409	educazione
179	2	0	2	5.90409	effetti
180	5	0	5	6.74059	effettuare
181	3	3	0	6.41866	emergenza
182	2	2	0	7.35155	entrambi
183	2	1	1	5.97809	esclusivamente
184	2	2	0	9.81098	escluso
185	3	0	3	7.22602	eseguire
186	2	1	1	5.64106	esempio
187	2	0	2	8.11054	esercitano
188	23	11	12	4.17404	essere
189	9	2	7	8.62335	eta
190	2	2	0	6.68170	età
191	20	20	0	6.75787	euro
192	3	2	1	5.87238	eventuali
193	2	0	2	7.11054	fanno
194	3	3	0	5.66802	fatto
195	3	3	0	7.58859	Feriti
196	8	1	7	8.56305	fermarsi
197	4	3	1	5.41010	fine
198	2	2	0	7.72352	fisica
199	2	1	1	9.81098	Fissaggio
200	2	0	2	9.00363	fisse
201	9	9	0	7.62335	formazione

Search Term Words Case Regex

conducent* Advanced From... 4L To... 4R

Start Stop Sort Sort by Sort by Word Invert Order

Window Span Same Min. Collocate Frequency 2 Save Window Exit

Total No. 22 Files Processed

Nel riquadro sono visibili sia *educazione* che *formazione*, entrambe presenti come collocazione con “*dei conducenti*”, da cui ho poi ricavati un numero di occorrenze superiore al plurale nella schermata *concordance*.

Quanto alla funzione *clusters*, è stata essenziale per risolvere dubbi in fase di traduzioni di termini chiave che ho trovato particolarmente ostici, come *enforcement*. Come suggerisce la definizione dell’Oxford Dictionary¹³², ho considerato un unico termine non esaustivo né fedele, per mantenerne intatto il significato completo:

“*The act of compelling observance of or compliance with a law, rule, or obligation.*”

Pertanto ho ritenuto che non fosse sufficientemente efficace utilizzare applicazione, né applicazione delle leggi (la mia prima proposta di traduzione). Effettuando una ricerca dei *clusters* con Antconc, ho appurato che una delle occorrenze più frequenti era proprio “applicazione della normativa”, ripetuta 9 volte nel corpus italiano, e “*cumplimiento de las normas*”, presente ben 24 volte nel corpus spagnolo, contro le sole due occorrenze di “*cumplimiento de la ley*”.

132.” <http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/enforcement> [Ultima consultazione: 10.01.16]

Concordance Concordance Plot File View Clusters Collocates Word List Keyword List

Total No. of Cluster Types: 713 Total No. of Cluster Tokens: 1349

Rank	Freq	Cluster
1	60	l'applicazione
2	44	di applicazione
3	41	applicazione della
4	39	applicazione delle
5	20	applicazione di
6	18	l'applicazione della
7	18	l'applicazione delle
8	17	dell'applicazione
9	15	applicazione delle sanzioni
10	15	per l'applicazione
11	14	applicazione del
12	14	applicazione della sanzione
13	13	modalita' di applicazione
14	10	all'applicazione
15	10	l'applicazione delle sanzioni
16	9	applicazione della normativa
17	9	campo di applicazione
18	9	l'applicazione della sanzione

Search Term Words Case Regex N-Grams

applicazione Advanced

Start Stop Sort Sort by

Search Term Position Sort by Freq

On Left On Right Invert Order

Cluster Size Min. Size 2 Max. Size 4

Min. Cluster Frequency 1

Save Window Exit

Concordance Concordance Plot File View Clusters Collocates Word List Keyword List

Total No. of Cluster Types: 662 Total No. of Cluster Tokens: 1746

Rank	Freq	Cluster
1	138	cumplimiento de
2	82	el cumplimiento
3	52	el cumplimiento de
4	48	cumplimiento de las
5	32	cumplimiento de los
6	32	del cumplimiento
7	31	del cumplimiento de
8	24	cumplimiento de las normas
9	20	cumplimiento de la
10	20	cumplimiento del
11	20	el cumplimiento de las
12	19	cumplimiento de los requisitos
13	17	de cumplimiento
14	13	al cumplimiento
15	13	cumplimiento a
16	12	al cumplimiento de
17	12	del cumplimiento de los
18	12	el cumplimiento de los

Search Term Words Case Regex N-Grams

cumplimiento Advanced

Start Stop Sort Sort by

Search Term Position Sort by Freq

On Left On Right Invert Order

Cluster Size Min. Size 2 Max. Size 4

Min. Cluster Frequency 1

Save Window Exit

- *word list*, una delle prime funzioni da avviare, che consiste nel generare una lista di tutte le parole presenti nel corpus e risulta particolarmente utile per far emergere aree di ricerca degne di nota o problematiche all'interno del corpus stesso (Bowker e Pearson 2002);

ESEMPI DI RICERCHE

Attivando tale funzione, ho individuato le parole che hanno il maggior numero di occorrenze in un determinato corpus, compiendo una scrematura in cui articoli, preposizioni e avverbi non sono rilevanti al fine della mia ricerca. Detto questo, nel corpus italiano i termini che appaiono con maggior frequenza sono i seguenti:

Word	Frequency
veicoli / veicolo	1594 / 941
stradale	1238
sicurezza	1144
strada / strade	1074 / 900
circolazione	890
trasporti	656

Di seguito, riporto invece le occorrenze dei corpora inglese e spagnolo:

Word	Frequency
road / Road	2726 / 900
safety	2394
traffic	960
vehicle / vehicles	718 / 502
speed	593
drivers	476

Word	Frequency
vehículos / vehículo	3522 / 2770
seguridad	2055
circulación	1651
vial	1347
tráfico / Tráfico	1262 / 1126
conducción	1189

Ho trovato questo strumento utile ai fini della traduzione, soprattutto per verificare che i miei corpora contenessero terminologia affine, rendendoli adeguatamente confrontabili l'uno con l'altro. Lo dimostra il fatto che le parole più frequenti sono essenzialmente le stesse in tutte e tre le lingue.

- *keyword list*, funzione che si serve delle misure statistiche *chi-squared* o *log likelihood* per determinare le parole chiave del corpus, e che permette di visualizzare o di nascondere *keywords* insolitamente non frequenti (Kilgariff 2011:97).

ESEMPI DI RICERCHE

Per avviare tale funzione, dopo aver caricato i file di uno dei miei corpora, ho selezionato *Tool preferences* per scegliere i file da aggiungere nel *reference corpus*. Ho svolto questo tipo di ricerca per confrontare ad esempio un corpus monolingue con il corpus trilingue o i corpora bilingue, da cui poi ho desunto termini chiave, accompagnati dagli indici di *frequency* e *keyness*. Ho trovato questa funzione utile per estrarre terminologia, sebbene abbia avuto un ruolo secondario in fase di traduzione.

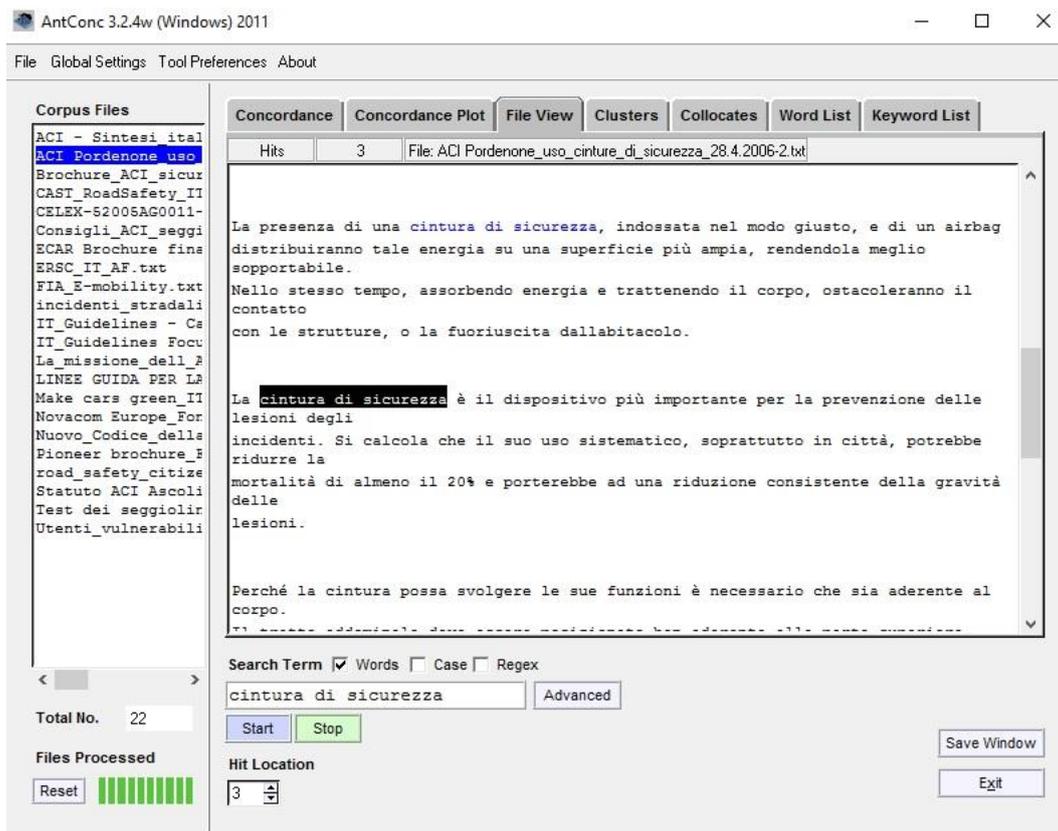
- *file view*, funzione che permette la visualizzazione del testo completo all'interno di un determinato file, in modo tale da comprendere più chiaramente in che contesto è inserita un particolare termine o frase.

ESEMPI DI RICERCHE

Nella sezione dedicata al conducente, mi sono imbattuto in questa frase:

“Accident statistics have shown conclusively that the seatbelt is the most important piece of life saving equipment available within a car.”

Dal momento che l'autore del testo sta esprimendo una considerazione riguardo alle cinture di sicurezza, ho cercato sul software, all'interno del corpus italiano, considerazioni simili attestate. Ancora una volta, ho ottenuto un riscontro da un documento stilato dall'ACI, che ho visualizzato proprio con la funzione File View:



Dopo aver cercato il termine “cintura di sicurezza” all’interno del corpus tramite la funzione *concordance*, ho ottenuto numerosi risultati di più file. Tra questi, ho individuato un risultato che mi sembrava pertinente, perciò ho cliccato sul termine nella schermata, che mi ha condotto al riquadro *file view*. Il termine è ben visibile, evidenziato in nero, all’interno della frase a cui mi sono affidato per la traduzione del passaggio di Formula Zero sopra citato. Nel testo di arrivo quindi la resa è stata la seguente:

“Le statistiche sugli incidenti hanno dimostrato definitivamente che la cintura di sicurezza è il dispositivo di salvataggio più importante tra quelli disponibili all’interno dell’auto.”

6.1.3 Glossari, dizionari e terminologia

Benché la mia ricerca per la traduzione vertesse principalmente sull’interrogazione dei corpora, i glossari specialistici raccolti si sono rivelati utili in più occasioni, in special modo per la terminologia specifica di alcuni domini non tipici dei linguaggi di specialità prevalenti nel testo. Mi riferisco in particolare alla terminologia medica ed economica (Magris 2002:Intro), di cui sono contenuti alcuni termini rispettivamente nelle sezioni *Safety in Motorsport* e *The Car and The Consumer*.

Per quanto concerne la terminologia prevalente, ho attinto al glossario del Codice della strada EN-IT, disponibile sul sito della Commissione europea¹³³. Il vasto glossario contiene centinaia di schede terminologiche contenenti definizioni, contesti di utilizzo con le relative fonti, caratteristiche morfosintattiche, termini correlati e note esplicative che hanno la funzione di approfondire la descrizione di una determinata voce. Ecco di seguito alcuni esempi di termini specialistici contenuti in Formula Zero che sono stato in grado di estrarre:

- junction (crossroads, road junction) → incrocio stradale, intersezione (nel linguaggio tecnico e legislativo)
- local road → strada locale
- motorway → autostrada
- traffic signals → lanterne semaforiche, impianti semaforici
- trunk road (di cui sono attestati come sinonimi anche A-road e main road) → strada principale

Ho reperito inoltre altra terminologia utile dal dizionario di Formula 1 contenuto in Casamassima (1996:673-676), in cui sono contenuti anche prestiti mantenuti invariati in lingua inglese, che si sono consolidati anche nella lingua italiana:

- crash-test → crash-test
- pit lane → pit lane
- pit stop → pit stop
- layout → configurazione, disposizione (nel testo accompagnato dalla collocazione ‘stradale’)

Nel testo sono presenti anche termini appartenenti al settore medico, che ho tradotto servendomi di dizionari bilingue autorevoli come Medicina e Biologia. Medicine & Biology - Dizionario enciclopedico di scienze mediche e biologiche e di biotecnologie Italiano-Inglese Inglese-Italiano (a cura di Delfino et al. 2012).

6.1.4 Siti di riferimento

Per approfondire il dominio, per estrarre documenti da inserire nei corpora e per affinare le conoscenze sul lessico, la sintassi e la terminologia, mi sono affidato a vari siti web. Data la

¹³³http://ec.europa.eu/translation/italian/rei/terminology/glossaries_thematic/documents/glossario_codice_strada_it.pdf [15.01.16]

mole consistente di informazioni online, è stato mio compito distinguere quali fossero pertinenti e utili ai fini della mia ricerca, e quali invece fossero superflue o irrilevanti: per questo ho tenuto in considerazione enti nazionali e sovranazionali, riviste specializzate autorevoli e documenti provenienti da tali fonti. Tra i siti di riferimento principali pertanto includo:

- i già citati siti della FIA, del FIA Institute e della FIA Foundation, dove erano inclusi *policy statement*, riviste specializzate e opuscoli riguardanti la sicurezza stradale in lingua inglese e spagnolo;
- il sito dell'ACI, da cui ho attinto il Codice della Strada, e che è suddiviso in più sedi, sparse per tutta Italia;
- il sito della Fondazione Ania, una onlus avviata nel 2004 dalle Compagnie di Assicurazione e adibita all'organizzazione di progetti ed iniziative a favore della sicurezza stradale, suggeritami dal Dott. Ferravante della DG Move¹³⁴;
- il sito di RACE, uno dei principali *automobile club* spagnoli, che si occupa di redigere il *manual para la formación de Seguridad Vial*, il corrispettivo spagnolo del manuale della patente italiano;
- il sito del Ministero dei Trasporti, ente governativo nazionale, che ho consultato come fonte autorevole per la moltitudine di temi dei trasporti trattati, come statistiche della motorizzazione, trasporto di merci pericolose, programmi sulla sicurezza e pubblicazioni del Ministero stesso¹³⁵ che ho incluso nella creazione dei corpora, come illustrato nel Capitolo 3;
- i siti istituzionali sovranazionali, in primis della Commissione europea, delle Nazioni Unite e di altre organizzazioni che vi fanno riferimento, in particolare nelle aree pertinenti al settore di cui mi occupo, ovvero trasporti e sicurezza stradale;
- i siti di riviste specializzate sull'automobilismo, in particolare Autosprint, Omnicorse e Quattroruote, di cui quest'ultima consigliatami dal Dott. Rosignoli della DGT del Lussemburgo¹³⁶.

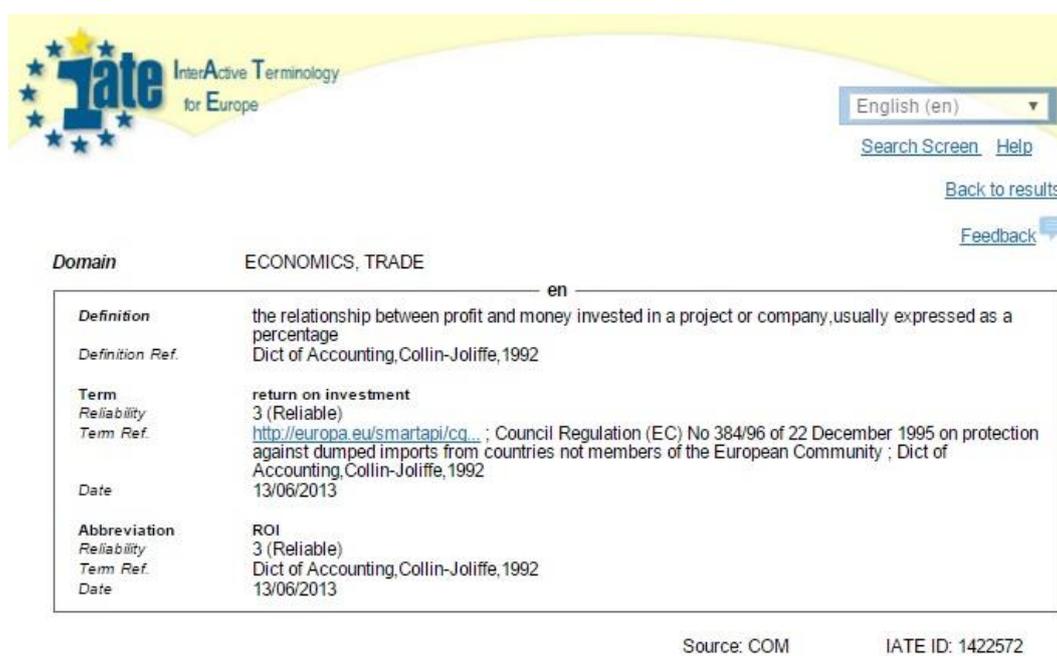
¹³⁴ Comunicazione verbale di ottobre 2015.

¹³⁵ <http://www.mit.gov.it/mit/site.php> [Ultima consultazione: 19.01.16]

¹³⁶ Comunicazione telefonica di novembre 2015.

6.1.5 Consultazione di esperti

Per quanto riguarda la terminologia, ho acquisito maggior competenza nell'utilizzo di IATE, la banca dati terminologica interistituzionale dell'Unione europea, grazie al supporto professionale della Dott. Fabiano¹³⁷, la quale ha provveduto ad illustrarmi le strategie più efficaci di ricerca di fonti e contesti affidabili. Pur essendo una banca dati di grandi dimensione e in costante crescita, non tutte le voci sono complete e/o aggiornate e molte di esse non risultano attendibili, pertanto occorre verificarne innanzitutto il livello di affidabilità. Riporto di seguito un esempio di scheda terminologica utile per la mia traduzione, riguardante uno dei termini dell'ambito economico presente nel testo. Il termine in questione è *return on investment*:



The screenshot shows the IATE interface with the following details:

- Domain:** ECONOMICS, TRADE
- Language:** en
- Definition:** the relationship between profit and money invested in a project or company, usually expressed as a percentage
- Definition Ref.:** Dict of Accounting, Collin-Joliffe, 1992
- Term:** return on investment
- Reliability:** 3 (Reliable)
- Term Ref.:** <http://europa.eu/smartapi/cg...> ; Council Regulation (EC) No 384/96 of 22 December 1995 on protection against dumped imports from countries not members of the European Community ; Dict of Accounting, Collin-Joliffe, 1992
- Date:** 13/06/2013
- Abbreviation:** ROI
- Reliability:** 3 (Reliable)
- Term Ref.:** Dict of Accounting, Collin-Joliffe, 1992
- Date:** 13/06/2013

Source: COM IATE ID: 1422572

La prima scheda è relativa al termine in inglese ed è associata ai domini “vita economica”, “scambi economici e commerciali”. La definizione è tratta da un dizionario di contabilità, che attesta anche l'utilizzo dell'acronimo ROI. L'uso del termine è stato individuato in un regolamento del Consiglio europeo, risalente al 1992. Pur essendo un documento datato, la scheda è stata revisionata in tempi più recenti, nel 2013, e gli è stato attribuito un livello 3 di affidabilità.

¹³⁷ Comunicazione verbale di ottobre 2015.

[Back to results](#)

[Feedback](#)

Domain ECONOMICS, Natural resources, FINANCE, LAW, International trade

it

Definition	E' uno dei metodi per determinare i calcoli di convenienza economica. Determinati i costi di impianto ed effettuata la analisi costi-ricavi relativa al periodo di regime, questo criterio giudica i progetti in relazione al confronto fra l'utile atteso e l'investimento. (ISED III, 10-10)
Term	tasso medio di redditività
Reliability	3 (Reliable)
Term Ref.	1) Il dizionario della pubblicità e comunicazione, Lupetti & Co., Milano, 1988; ISED III, 10-10; GUL 336/94, pag. 105, punto 3.4
Date	16/10/1989
Term	redditività dell'investimento
Reliability	3 (Reliable)
Term Ref.	1) Il dizionario della pubblicità e comunicazione, Lupetti & Co., Milano, 1988; ISED III, 10-10; GUL 336/94, pag. 105, punto 3.4
Date	16/10/1989
Term	rimunerazione del capitale investito
Reliability	3 (Reliable)
Term Ref.	1) Il dizionario della pubblicità e comunicazione, Lupetti & Co., Milano, 1988; ISED III, 10-10; GUL 336/94, pag. 105, punto 3.4
Date	16/10/1989
Abbreviation	ROI
Reliability	3 (Reliable)
Term Ref.	1) Il dizionario della pubblicità e comunicazione, Lupetti & Co., Milano, 1988; ISED III, 10-10; GUL 336/94, pag. 105, punto 3.4
Date	16/10/1989

Source: Council

IATE ID: 793882

La seconda scheda è relativa alla traduzione italiana del termine economico, di cui sono proposte alcune varianti, provenienti da un dizionario cartaceo di pubblicità e comunicazione, del 1989. Tutte le *entries* riportano un livello 3 di affidabilità che mi ha consentito di tenere in considerazione ogni variante. Tuttavia, ulteriori ricerche mi hanno guidato verso una di queste in particolare, ovvero “redditività dell’investimento”, che ho potuto accertare da un altro dizionario inglese-italiano accreditato¹³⁸ riguardante gli *International Financial Reporting Standards*, ovvero i principi contabili internazionali, e pubblicato da Cometis, azienda tedesca nel settore delle comunicazioni *corporate*.

Sotto il profilo traduttivo, è stato prezioso il contributo degli esperti di trasporti e sicurezza stradale Dott. Ferravante e Dott. Sanz Villegas¹³⁹, membri della DG Mobilità e Trasporti della Commissione europea, non solo per aver dato spunto a riflessioni rilevanti di carattere terminologico, ma anche per aver contribuito a fornirmi materiale sia sul web che cartaceo. Parte del materiale online suggerito è stato incluso nei corpora paralleli, mentre i *report* sugli

¹³⁸

http://www.cometis.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/100_IFRS_Dictionary_English_Italian_readingsample.pdf [Ultima consultazione: 16.01.16]

¹³⁹ Comunicazione verbale e telematica dell’ottobre 2015.

incidenti stradali negli ultimi 10 anni (nel decennio 2004-2013) mi hanno permesso di accedere a dati statistici aggiornati sugli incidenti stradali occorsi nell'UE. Tale materiale, probabilmente meno rilevante dal punto di vista prettamente terminologico, è stato comunque rilevante ai fini della mia ricerca. In primo luogo, sono entrato maggiormente in contatto con le problematiche di cui sia la Commissione europea che la FIA si occupano da anni; secondariamente, ho potuto osservare i dati recenti e confrontarli con quelli risalenti al 2000 del testo da me tradotto.

Per quanto riguarda la mia partecipazione alla conferenza intitolata “Driving change, connecting mobility”, organizzata dalla FIA a Bruxelles nell'ottobre del 2015, è stata preziosa soprattutto per osservare più da vicino l'impegno della Federazione in vari ambiti, la sua visione lungimirante, in particolare riguardo a temi come la sicurezza stradale con l'avvento delle *smart cars* o il futuro della proprietà di autoveicoli. Inoltre, avendo partecipato all'evento varie personalità provenienti da aziende come la Goodyear, o organismi e ministeri nazionali dei trasporti, mi ha dato certamente una visione più chiara dell'*approccio alla partnership (partnership approach)* di cui parla nel testo di Formula Zero e che indica un atteggiamento propositivo e di rinnovata collaborazione con altri enti esterni.

6.2 Interventi stilistici e sintattici

6.2.1 Registro

Generalmente il testo istituzionale è caratterizzato da un registro perlopiù formale. Il *policy statement* della FIA non costituisce un'eccezione, pur avendo una componente divulgativa¹⁴⁰ e contenendo espressioni caratteristiche del linguaggio sportivo¹⁴¹. Tuttavia, occorre ricordare che si tratta pur sempre di un testo della Federazione Internazionale dell'Automobile, la cui prefazione è affidata all'allora presidente Max Mosley. Dal momento che tra i destinatari del testo sono compresi i governi dei paesi europei, le istituzioni, gli automobile club e i consumatori, la FIA ha mantenuto un registro medio-alto, appropriato per tutte le categorie. Ho optato per espressioni formali come *risultare, costituire, rappresentare* in sostituzione del verbo *essere* in alcuni frangenti (seguendo la linea di Berruto 1987:152).

Esempio:

¹⁴⁰ Cfr. capitolo 4.

¹⁴¹ Cfr. capitolo 2.

“This was one of the most significant improvements in road safety legislation in the last twenty years and this victory for EU motoring consumers was won by European motoring clubs with unanimous support from the European Parliament.”

Traduzione:

“Ciò ha rappresentato uno dei miglioramenti più rilevanti nella legislazione sulla sicurezza stradale negli ultimi vent'anni: questa vittoria per i consumatori automobilisti dell'UE si deve ai club motoristici europei con il supporto all'unanimità del Parlamento europeo.”

Esempio:

“Rapid and expert intervention is a crucial element in the FIA's approach to medical standards.”

Traduzione:

“Un intervento tempestivo e professionale rappresenta un elemento cruciale nell'approccio della FIA agli standard medici.”

Esempio:

“Poorly maintained roads can be dangerous, particularly to cyclists and motorcyclists.”

Traduzione:

“Le strade in cattive condizioni possono risultare pericolose, in particolare per i ciclisti e per i motociclisti.”

Diversamente, ho cercato di alternare l'uso dei *tale*, in contrapposizione a *questo*, per evitare eccessiva formalità o distacco dal destinatario, data anche la componente argomentativa del testo. In definitiva, ho cercato di rendere fedelmente il registro della versione originale, di utilizzare un linguaggio adeguato e non colloquiale, ma allo stesso tempo ho evitato di “appiattare” il testo in presenza di metafore o espressioni idiomatiche, per rispettare le scelte stilistiche adottate in inglese, come illustrerò più avanti.

Per quanto riguarda lo stile da adottare, ho avuto modo di confrontarmi con Rosignoli¹⁴², il quale ha fatto cenno alla possibilità di utilizzare uno stile “bello, giornalistico”, ossia accattivante e fruibile. Ciò può contraddire quanto evidenziato nella traduzione di testi istituzionali, che contengono una vastità di generi, in cui è possibile oscillare da un livello estremamente formale a uno meno formale¹⁴³. Tenendo presente della natura ibrida del testo

¹⁴² Comunicazione telefonica dell'ottobre 2015.

¹⁴³ Cfr. capitolo 2.

da me selezionato, istituzionale con un linguaggio semi-specialistico, ma in ogni caso di tipo divulgativo e con finalità promozionali, l'indicazione di Romagnoli è stata preziosa, per ottenere una buona resa nel testo di arrivo.

6.2.2 Riferimenti temporali

In precedenza ho sollevato la questione del carattere datato del testo. Pur essendo stato pubblicato nel giugno del 2000, è stato mio compito tradurlo mantenendo il tempo presente, e rispettando le indicazioni temporali, come “*over the next 10 years*”, che inevitabilmente si riferisce al decennio 2000-2010, e non 2015-2025; “*after a 24 year wait*”, riferito ai 24 anni precedenti rispetto al 2000 o “*for more than 20 years*”. Allo stesso modo, ho dovuto scegliere di omettere un elemento, al termine del testo, che si riferisce più genericamente alla descrizione della Federazione:

“Expert working groups of AIT & FIA club specialists in legal and consumer affairs, tourism and technical policy are brought together by the Bureau to consider the latest EU legislative issues and to develop common policies for the benefit of motoring consumers in all fifteen member states.”

Sebbene sia evidente che il testo sia stato redatto nel 2000, ritengo che genererebbe comunque straniamento nel lettore che si faccia riferimento a 15 Stati membri, dal momento che attualmente sono 28¹⁴⁴.

“I club dei gruppi di lavoro esperti dell'AIT & FIA, specializzati negli affari legali e dei consumatori, del turismo e delle policy tecniche, sono riuniti dal Bureau per discutere delle ultime problematiche sulla legislazione dell'UE e per sviluppare policy comuni in favore dei consumatori automobilisti in tutti gli Stati membri.”

Nella resa quindi ho optato per generalizzare con “*tutti gli Stati membri*”.

6.2.3 Nominalizzazione e verbalizzazione

Per nominalizzazione si intende la trasformazione di un verbo o aggettivo del testo di partenza in un sostantivo o sintagma nominale nel testo di arrivo, che ne determina in questo modo il passaggio da una categoria grammaticale all'altra (Fortis 2013:137). Viceversa, dato un sostantivo o un sintagma nominale in un testo di partenza, la verbalizzazione è la trasformazione di quest'ultimo in verbo nel testo d'arrivo. La nominalizzazione, in

¹⁴⁴ http://europa.eu/about-eu/countries/index_it.htm [Ultima consultazione: 16.01.16]

particolare, è un tratto stilistico tipico del linguaggio burocratico e giuridico, che nell'ambito istituzionale conferisce un registro formale e sostenuto, più statico, a differenza della verbalizzazione, più dinamica e caratterizzata da un maggior effetto 'agentizzante'. Le motivazioni comunicative per preferire una nominalizzazione o una verbalizzazione riguardano il fatto che queste modalità comunicative suscitano nel destinatario reazioni diverse, sebbene la nominalizzazione possa implicare maggior distacco e astrazione dell'azione rispetto a come la descriverebbe un verbo¹⁴⁵.

Riporto di seguito alcuni esempi di nominalizzazione nella mia traduzione.

“The FIA believes that adopting what we have called Formula Zero will have significant safety benefits and help to reduce the unacceptable number of deaths and injuries on our roads.”

Traduzione:

“La FIA ritiene che l'adozione dell'approccio che noi abbiamo nominato Formula Zero apporterà consistenti benefici alla sicurezza e ridurrà il numero inaccettabile di morti e di feriti sulle nostre strade.”

Si tratta di una frase con numerosi predicati e una relativa, ragioni che mi hanno spinto alla nominalizzazione di *adopting*, per non appesantire ulteriormente l'enunciato.

Ecco altro esempio in cui il verbo all'infinito in inglese è stato sostituito da un sostantivo in italiano:

“Forming responsible attitudes towards speed as part of the driver education process is vital but so is the need to ensure that speed limits and enforcement levels are set in a consistent and logical way.”

“La formazione di comportamenti responsabili nei confronti della velocità come parte dell'educazione dei conducenti è vitale, tanto quanto la necessità di garantire che i limiti di velocità e i livelli di applicazione delle leggi siano fissati in modo coerente e logico.”

Tuttavia, può essere necessario invece ricorrere a una verbalizzazione, quando il sostantivo inglese non risulta scorrevole come in italiano. Mi riferisco al caso seguente:

“The FIA would encourage governments to go even further and establish targets as interim objectives in the pursuit of the strategic goal of zero fatalities.”

Traduzione:

¹⁴⁵ Cfr. capitolo 2.

“La FIA intende incoraggiare i Governi a spingersi persino oltre e stabilire degli obiettivi provvisori per perseguire l'obiettivo strategico di zero vittime.”

Le nominalizzazioni possono presentarsi sotto forma di un semplice nome derivato o possono essere accompagnate da uno o più complementi, retti da preposizioni (Renzi 2001: 347-369), come nella traduzione della frase seguente:

“Roadside telematics, and the development of future direct in-car communication systems, should be encouraged.”

“Si dovrebbe quindi incoraggiare l'uso di telematica stradale e lo sviluppo di sistemi futuri di comunicazione diretta in-car.”

In altri casi, possono sostituire subordinate a inizio frase:

“By helping consumers to make an informed choice Euro NCAP aims to establish a genuine EU market for safety recognised by consumers and manufacturers alike.”

“Con il suo contributo ai consumatori a operare una scelta ponderata, Euro NCAP ambisce a istituire un autentico mercato dell'UE per la sicurezza, riconosciuto dai consumatori e allo stesso modo dai produttori.”

In un'altra circostanza, ho preferito invece compiere l'operazione opposta, ovvero verbalizzare un complemento, per rendere il testo più fluido e naturale.

“Backed by the European Commission, national governments and motoring organisations the '10 seconds' campaign was developed to raise awareness of the basic practical steps all drivers and passengers can take before the start of every car journey.”

“Appoggiata dalla Commissione europea, dai governi nazionali e dalle organizzazioni motoristiche, la campagna dei '10 secondi' è stata promossa per sensibilizzare tutti i conducenti e i passeggeri su semplici misure pratiche che possono adottare prima di mettersi al volante.”

Ho ritenuto che l'espressione “prima dell'inizio di ogni viaggio” fosse eccessivo e ridondante, mentre la soluzione “mettersi al volante” non solo è idiomatica, ma anche più scorrevole.

6.2.4 Amplificazione e condensazione

Quando ci si riferisce ad amplificazione, si intende un procedimento traduttivo che prevede l'utilizzo di un numero di parole maggiore nel testo d'arrivo rispetto a quello di partenza (Molina 2002:500). In genere tale procedimento è adottato al fine di esprimere o chiarire il

senso effettivo di una parte dell'enunciato del testo di partenza, qualora non sia possibile implementare una corrispondenza letterale nella lingua d'arrivo. L'amplificazione può essere utilizzata anche in retorica, con un fine differente, ovvero dilatare e/o intensificare il contenuto o l'espressione di un discorso (Beccaria 1996:17). Con condensazione si allude invece al processo opposto.

I testi istituzionali come quello di Formula Zero presentano una certa schematicità nella struttura del periodo, talvolta ho quindi dovuto ricorrere a un intervento di condensazione tra due periodi, al fine di evitare pesanti ripetizioni e cercando sempre di non pregiudicare la fruibilità del testo. Ad esempio, nella sezione incentrata sulla storia degli incidenti nelle competizioni motoristiche, in un primo momento ho voluto ricorrere alla condensazione, eliminando un punto e unendo due enunciati tramite una relativa.

“In 1994, after 11 years without a single fatality in Grand Prix events two fatalities occurred during a single Grand Prix weekend.

One of the tragic accidents involved triple World Champion Ayrton Senna.”

Traduzione:

“Nel 1994, dopo 11 anni senza alcun decesso in un Gran Premio, ben due piloti sono rimasti vittime di tragici incidenti durante lo stesso weekend di gara, uno dei quali era il tre volte Campione del Mondo Ayrton Senna.”

La differenza tra le due versioni consiste nella separazione di informazioni. Nel testo di partenza, viene prima fatto riferimento alle due morti (*fatalities*) occorse nel 1994 nella prima frase, mentre nella seconda viene rivelato che una delle due vittime era il pilota Ayrton Senna. La strategia che ho adottato ha quindi creato un periodo unico, unito dalla relativa, riferita a *fatalities*. La seconda frase ha subito delle modifiche, dato che ho deciso di anticipare *“tragic accidents”*. Ho deciso in seguito di adottare anche una esplicitazione, per sottolineare che le vittime erano entrambi piloti, dato che però nel testo originale non viene esplicitato, se non dal fatto che si parla di incidenti di gara.

In un altro passaggio, ho constatato che il testo risultasse poco scorrevole e che interrompesse oltremodo il periodo, facendo uso di aggettivi dimostrativi con eccessiva frequenza. L'enunciato in questione è il seguente:

“The FIA governs international motorsport through the World Motor Sport Council. This body is assisted by specialised sporting commissions and working groups. These groups involve the participation of experts from teams, circuits, the medical profession and organising bodies.”

Al fine di evitare l'uso di dimostrativi, che appesantiscono a mio giudizio il testo e talvolta possono generare ambiguità nella comprensione del testo (Alfieri et al. 2011), ho condensato le tre proposizioni.

“La FIA dirige il motorsport internazionale attraverso il Consiglio Internazionale dell'Automobilismo, un organismo assistito da commissioni sportive qualificate e gruppi di lavoro, i quali includono la partecipazione di esperti provenienti dalle scuderie, dai circuiti, dallo staff medico e dagli organismi amministrativi.”

Questo intervento è probabilmente uno dei più visibili nella mia traduzione. Ritengo che fosse necessario e che allo stesso tempo non abbia stravolto la struttura originale, sebbene la frase tradotta sia inevitabilmente più lunga.

6.2.5 Paratassi e ipotassi

Nel capitolo 4 ho definito coordinazione e subordinazione, sinonimi di paratassi e ipotassi, basandomi sul modello proposto da Aarts e Aarts (1982). Stando alle regole redatte da Cortelazzo e Pellegrino (2002), occorre limitare l'uso ipotattico nel periodo, che tende ad appesantire il testo con la sua struttura verticale. Nel testo di partenza si può evincere che le coordinate e le subordinate sono presenti in modo equilibrato, sebbene talvolta l'autore abbia preferito puntare su periodi più brevi interrotti dal punto fermo. Un esempio di paratassi è dato dalla frase seguente:

“Race Control is in radio contact with all medical facilities, race officials and marshals and is able to survey the whole track and Pit Lane via closed circuit television.”

Traduzione:

“La Direzione di gara è in contatto radio con tutte le strutture mediche, ufficiali e commissari di gara ed è in grado di ispezionare l'intero tracciato e la Pit Lane attraverso la televisione a circuito chiuso.”

Di seguito riporto invece un passaggio del testo che ho trovato particolarmente ostico in fase di traduzione, per l'uso di ipotassi.

“The new approach would involve an entirely new way of looking at road safety, concentrating on how the whole of the road transport system can operate safely. Such an approach would echo the aspirations of Sweden's pioneering approach to road safety management by:

- *targeting the three essential variables, the driver, the car and the road in one integrated strategy;*
- *combining improved driver education with consumer pressure in encouraging accelerated improvements to car safety design as well as the mobilisation of 'user' pressure to encourage improvements to road infrastructure layout and design;*
- *harnessing the intergovernmental infrastructure of the EU to set clear and genuinely pan-European safety priorities co-ordinated centrally but delivered nationally.”*

Traduzione:

“Il nuovo approccio offrirebbe una visione completamente nuova sulla sicurezza stradale, concentrandosi su quanto il sistema di trasporto stradale possa operare in modo sicuro e pertanto richiamerebbe le aspirazioni del pionieristico approccio svedese nei confronti della gestione della sicurezza stradale in tre modi:

- *concentrarsi sulle tre variabili essenziali (il pilota, l'auto e la strada) in un'unica strategia integrata;*
- *combinare una migliore formazione del pilota con pressioni da parte del cliente volte a incoraggiare miglioramenti più rapidi al design di sicurezza dell'auto così come la mobilitazione a pressioni da parte degli 'utenti della strada' a sostenere miglioramenti della configurazione e del design delle infrastrutture stradali;*
- *sfruttare le infrastrutture intergovernative dell'UE per stabilire priorità sulla sicurezza chiare e prettamente paneuropee, che siano coordinate a livello centrale ma attuate a livello nazionale;*

Nella versione italiana, ho optato per evitare la ripetizione di “approccio” che trovavo ridondante in italiano, sebbene in inglese sia più tollerata per rafforzare un concetto espresso (Fortis 2005), e ho unito le due frasi facendo uso della paratassi, tramite la congiunzione “e”. Nella struttura a elenco puntato, invece, ho sostituito i gerundi con gli infiniti, rielaborando in parte la frase che li introduceva. Come analizzato nel capitolo 2, è preferibile evitare un uso eccessivo di gerundi, che appesantisce il testo e costringe il lettore a uno sforzo maggiore di fronte alle possibilità ambiguità generate da questo modo (Cortelazzo 2003).

6.2.6 Diatesi attiva e passiva

Come puntualizza Torzi (2014), all'interno di un registro formale e nei linguaggi specialistici, è possibile notare un uso ricorrente della diatesi passiva in italiano. Secondo Prandi

(2006:110), utilizzare la forma attiva prevede che il protagonista dell'enunciato sia l'agente, ossia chi compie l'azione, mentre nella forma passiva il protagonista è il paziente, ovvero chi subisce l'azione.

Nel testo un'espressione particolarmente forte ricorre ben tre volte:

“Every year 43,000 people are killed, and a further 1.6 million are injured on Europe's roads.”

“In the EU 43,000 people are killed every year on our roads.”

“Every year more than 9,000 pedestrians and cyclists are killed on EU roads, more than 200,000 are seriously injured.”

E queste sono le traduzioni da me proposte:

*“Ogni anno in Europa restano **uccise** 43.000 persone e 1,6 milioni subiscono lesioni a causa degli incidenti stradali.”*

*“Nell'Unione Europea 43.000 persone restano **uccise** ogni anno sulle nostre strade.”*

*“Ogni anno oltre 9.000 pedoni e ciclisti restano **uccisi** sulle strade dell'UE, e oltre 200.000 subiscono lesioni gravi.”*

Sebbene inizialmente avessi optato per un'espressione altrettanto, se non ancor più diretta e forte come 'morire', in un secondo momento ho deciso di porre l'attenzione sull'agentività esterna, preferendo quindi la forma passiva di 'uccidere'.

Ritengo che questa scelta sia in linea con la modalità di pensiero sviscerata da Visione Zero¹⁴⁶, che non addossa la responsabilità sull'errore umano, ma che anzi, lo giustifica denunciando altri fattori, come la scarsa manutenzione stradale, i provvedimenti legislativi non adeguatamente severi ed altri ancora. Non ho tradotto “*are injured*” mantenendo la diatesi, ma conservando in ogni caso la passività dell'azione data dal valore semantico di “*subiscono lesioni gravi*”.

Un altro esempio si può rilevare nella sezione dedicata alla strada:

“Many motorway accidents are caused by late awareness of slowed or stopped traffic ahead - the 'pile-up'.”

La cui traduzione è:

“Molti incidenti in autostrada sono causati da un riconoscimento non tempestivo di traffico rallentato o interrotto davanti al veicolo - il cosiddetto 'tamponamento a catena'.”

¹⁴⁶ Vedi Capitolo 1.

Anche in questo caso, l'accento viene posto proprio sul soggetto della frase, che subisce l'azione, cioè gli incidenti in autostrada. Ciò che lo differenzia dal caso mostrato sopra, è l'esplicitazione del complemento di causa efficiente, che Prandi (2006:110) definisce relazione concettuale. Nella frase passiva priva di agente, l'attenzione si sposta pertanto dall'azione ai suoi effetti sul paziente, con esito simile all'attribuzione di un predicato intransitivo o di una qualità (ibidem).

6.3 Interventi lessicali

6.3.1 Titoli

Generalmente, il titolo di un testo è una delle parti che ritengo si debbano tradurre per ultime: è importante aver letto approfonditamente il contenuto per stabilire quale strategia traduttiva scegliere per la traduzione. Il *policy statement* della FIA riguarda una filosofia a lungo termine, un approccio alla sicurezza stradale nuovo, chiamato Formula Zero, prendendo spunto dal lessema “Formula”, che richiama alle categorie automobilistiche come la Formula Uno, mentre “Zero” prende spunto dalla filosofia sorta in Svezia di “Vision Zero”, anche conosciuta e tradotta in italiano con “Visione Zero”.

Dal momento che la parola ‘Formula’, derivante dal latino, rappresenta un insieme di caratteristiche tecniche (limiti di cilindrata, peso, consumo, alesaggio, ecc.) imposte da regolamenti internazionali alle varie categorie partecipanti a gare di corsa¹⁴⁷, e dati i suoi multipli valori semantici può riferirsi a un criterio, a una strategia che riunisce punti programmatici, provvedimenti e proposte, ho scelto quindi di mantenere il titolo invariato. Per quanto riguarda il sottotitolo, che riassume ciò che Formula Zero rappresenta, già vengono inseriti due dei termini chiave nell'ambito della mobilità e dei trasporti: *fatalities* e *injuries*. Il sito ufficiale della Direzione Mobilità e Trasporti della Commissione europea, riguardo alla sicurezza stradale, nella versione tradotta italiana si riferisce a questi due termini con “morti” e “lesioni”. Pertanto ho deciso di affidarmi alla scelta comunitaria, riscontrabile ampiamente anche sul sito dell'ACI.

Tradurre i vari sottotitoli delle brevi sottosezioni del corpo del testo ha richiesto un approccio quasi più giornalistico. Mentre per le sottosezioni intitolate “*Drivers*” o “*Circuits*”, la scelta di tradurre le singole parole si è rivelata pressoché immediata e agevole, mi sono soffermato più a lungo in particolare su tre titoli, ovvero “*Lessons from the track*” (pag. 6), “*A partnership*

¹⁴⁷ <http://www.treccani.it/vocabolario/formula/> [15.01.16]

approach” (pag. 8) e “*Routes to safety*” (pag. 18). Nel primo caso, in riferimento alle ricerche svolte per apportare migliorie alla sicurezza nell’automobilismo, l’intervento che ho deciso di svolgere è stato una verbalizzazione di *lessons*. Non convinto della soluzione “Lezioni (apprese) dalla pista”, come poi viene effettivamente articolato all’interno del testo, ho quindi optato per un “Imparare dalla pista”, che oltre ad avere una maggior efficacia, rende chiara l’idea di analizzare attentamente l’approccio alla sicurezza nelle competizioni motoristiche, per estenderlo alle strade.

Il secondo titolo nominato ha costituito una difficoltà a livello traduttivo, in quanto mi sono chiesto se mantenere “*partnership*” come prestito nella versione italiana. Siccome nei testi contenuti in EurLEX la parola inglese figurava in numerose occorrenze, ho verificato che ci fossero fonti bibliografiche che ne confermassero la collocazione con “approccio”. La mia ricerca ha portato a vari testi che vertono sul settore economico-finanziario, redatti da Roveda (2006:49) e Castaldo e Mauri (2007:231).

Nel terzo titolo da me citato, ho cercato di conservare la metafora contenuta in “*Routes to safety*”, rendendolo in italiano con “La via per la sicurezza”. Si tratta di una scelta stilistica che gioca allo stesso tempo sul campo semantico di questa sezione, in cui si parla di vari tipi di strade come autostrade, strade principali e locali, sia sull’idea di un percorso sui progressi in fatto di sicurezza stradale, che si protrae e che non è ancora terminato.

6.3.2 Prestiti

Il prestito indica un’interferenza linguistica, in cui elementi fonologici, morfologici e sintattici di una lingua vengono introdotti in un’altra (Dardano 2005; Prandi 2006), dovuto a vari fattori.

“Il fenomeno del prestito, comune a tutte le lingue, è dovuto a fattori extralinguistici: il contatto tra lingue diverse si può avere per contiguità territoriale o in seguito a movimenti demografici, a eventi politici, a scambi economici, a rapporti culturali [...]” (D’Achille 2003:66)

I prestiti, o forestierismi, che possono comporre il lessico del linguaggio istituzionale sono suddivisi da Fortis in due tipologie:

- prestiti di necessità, nei quali significato e significante sono sconosciuti;
- prestiti di lusso, dei quali esiste una denominazione italiana ma al cui posto si preferisce ricorrere a una parola straniera. (Fortis, 2013:116).

In base alla mia analisi, ritengo che questo secondo caso sia il più frequente nel settore automobilistico che, come analizzato nel capitolo 2, ha ormai introdotto e validato l'uso dei prestiti, a discapito della possibile traduzione italiana.

I termini più rappresentativi nel testo sono legati principalmente alla Formula 1: si fa cenno alla *Safety Car*, la vettura di sicurezza che interviene in situazioni di pericolo durante i Gran Premi e rimane in costante contatto con il direttore di gara (FIA 2015), e alla *Pit Lane*, la corsia dei *box* dove transitano a velocità limitata le vetture per eseguire il *pit stop*, ossia la sosta finalizzata al cambio degli pneumatici o alla sostituzione di qualche componente della vettura danneggiata, o per terminare la propria corsa in fase di ritiro. Anche il forestierismo *motorsport*, che si riferisce al mondo dell'automobilismo sportivo, di cui è sinonimo, sembra essere accettato nella lingua italiana.¹⁴⁸

Tra gli altri, è rilevante l'uso di *crash test* (riportato anche nella variante *crash-test*), che Casamassima (1996:674) definisce nel dizionario della Formula 1 “*prova di resistenza agli urti cui vengono sottoposte le monoposto per ottenere l'omologazione da parte della FIA*”, ma figura anche *airbag*, termine largamente utilizzato da fonti autorevoli, incluso il sito di Euro NCAP, che ha composto parte del mio corpus multilingue. Pur appartenendo al settore economico, anche *budget* può essere annoverato tra i prestiti individuabili nel testo di arrivo.

Da rilevare anche la scelta di mantenere il forestierismo “*policy statement*”, che ho preferito a varie soluzioni in italiano, troppo vicine a un calco e che quindi mi sembravano inopportune. Cosmai (2011:14) fa riferimento all'uso di prestiti di lusso nei testi comunitari italiani, giustificando l'adozione apparentemente non indispensabile del termine straniero per fini stilistici e di registro, o ancora per evocare una certa cultura o status sociale. Per la scelta dell'espressione ho consultato anche i corpora con AntConc, pur trovando solo la collocazione “Dichiarazione della FIA” che ritengo avrebbe comportato una perdita rispetto all'originale.¹⁴⁹

Per quanto concerne i calchi, che consistono nel prestito di uno schema di costruzione, riempito di materiale autoctono (Prandi 2006:75), nel testo ho scelto di inserirne uno, rispettando un uso ormai consolidato nel linguaggio specialistico sportivo. La frase in questione contiene l'attributo “*triple World Champion*”, che ho tradotto con “*il tre volte Campione del Mondo*”, apposizione del soggetto piuttosto diffusa tanto nelle riviste specializzate del settore, quanto nel linguaggio parlato, come cronache televisive. Tuttavia, in

¹⁴⁸ Comunicazione verbale con Rosignoli R. (DGT Lussemburgo)

¹⁴⁹ Sul dibattito riguardante il tradurre o meno termini inglesi verso l'italiano si sono soffermati Giovanardi e Gualdo (2008).

generale per il testo, la mia scelta è stata di limitare l'uso di prestiti e calchi, per evitare che regole prestabilite della lingua di partenza potessero incidere e condizionare in modo innaturale le risorse morfologiche e sintattiche della lingua di arrivo (Bombi 2003:120).

6.3.3 Eufemismi

A livello lessicale, uno dei dibattiti più interessanti emersi presso gli uffici della DG Move a Bruxelles, con la Dott. Sanz Villegas e il Dott. Ferravante¹⁵⁰, ha certamente riguardato la scelta traduttiva più opportuna per parte della terminologia chiave presente nel testo. I due termini su cui ci siamo soffermati maggiormente compaiono fin dal sottotitolo del *policy statement* della FIA, come ho già menzionato in precedenza, e sono *fatalities* e *injuries*. Il punto cardine del dibattito riguardava la possibilità di propendere o meno per l'uso di eufemismi all'interno del testo, pur avendo optato per una traduzione che aderisse quanto più possibile al sito ufficiale della Commissione europea sulla sicurezza stradale. Parto innanzitutto dall'originale inglese, in cui in totale le occorrenze dei sostantivi o aggettivi che indicano “morte” sono le seguenti:

Termine utilizzato	N° di occorrenze nel testo
<i>fatality/ies</i>	24
<i>death</i>	18
<i>casualties</i>	1
<i>killed</i>	3
<i>fatal</i>	3
<i>lethal</i>	1
<i>die</i>	1

In percentuale, chi ha redatto il testo ha preferito *fatality* al più diretto *death*, pur esprimendo entrambe lo stesso concetto. Si tratta di una scelta lessicale che mostra sfumature di significato diverse e che porta verso l'adozione di un termine più eufemistico, in quanto più sovente è preferibile tradurre *fatality* con decesso o vittima¹⁵¹. In contrapposizione a quanto appena detto, occorre puntualizzare che il termine *casualty*, generalmente più neutro, viene citato una volta appena. La stessa Dott. Villegas ne ha confermato l'uso non smodato sia nelle

¹⁵⁰ Comunicazione verbale dell'ottobre 2015

¹⁵¹ “An occurrence of death by accident, in war, or from disease”

<http://www.oxforddictionaries.com/it/definizione/inglese/fatality> [Ultima consultazione: 16.01.16]

campagne di sensibilizzazione che nei documenti istituzionali, così in inglese come in spagnolo. Inoltre, termini come *Loss of life* trovano riscontro in un solo caso e sono pertanto meno diffusi.

Una riflessione a proposito dell'uso degli eufemismi proviene da Millás¹⁵², il quale sembra criticarne la diffusione in particolare nei paesi europei, quasi si avesse paura di definire chiaramente qualcosa appartenente a un argomento scomodo o controverso, o per una recente predilezione per il *politically correct*, che impone un uso di perifrasi o termini più sottili, che alludono ma non definiscono chiaramente quanto il termine originale. Se in italiano occorra o meno fare altrettanto, bisogna tenere conto che nell'ambito istituzionale, e in uno *statement* come Formula Zero che intende sensibilizzare il pubblico su un tema drammatico come le morti sulla strada all'interno dell'UE, è possibile fare uso di termini diretti che colpiscano immediatamente il lettore.

“Every year 43,000 people are killed, and a further 1.6 million are injured on Europe's roads”,

recita la prefazione di Formula Zero. In italiano quindi la traduzione è resa con

“Ogni anno in Europa restano uccise 43.000 persone e 1.6 milioni subiscono lesioni sulle strade.”

Ho proposto quindi per un inizio esplicito, che faccia immediatamente presa sul lettore, utilizzando la voce del verbo “*uccidere*”, invece di “*perdere la vita*” o “*rimanere vittima*”. Per conferire una maggior scorrevolezza al testo ed evitare ripetizioni eccessive, ho comunque utilizzato queste espressioni, mentre ritengo che fosse necessario rendere più incisivo il testo all'inizio, come del resto lo è in originale, con un crudo “*are killed*”. Nella lingua italiana, i fenomeni eufemistici sono stati soggetti a profondi cambiamenti negli ultimi decenni, sebbene rispetto al concetto di “morte” siano rimasti pressoché invariati nel tempo, forse per un senso di timore e pudore universale nei confronti della morte (Galli de' Paratesi 2009:139). In definitiva, ho ritenuto che in questo caso la tendenza alla *politeness* fosse fuori luogo, per scongiurare, come la definisce Serianni (2003:125), “*la possibilità di un processo di travestimento che spesso raggiunge il grottesco*”.

Anche in spagnolo, che nei documenti analizzati per comporre il corpus mi è apparso piuttosto diretto, la scelta è ricaduta su “*muertos*”, che assieme a “*heridos*” rimane l'occorrenza più frequente. Di *heridos*, inoltre, vengono poi differenziati due tipi, tra *graves* (gravi) e *leves* (lievi).

¹⁵² Millás, J. J., Eufemismos, Filantropía, El País, [04.07.2008]

Relativamente alla nomenclatura, è possibile fare un'ulteriore distinzione tra 'morto' e 'ferito grave'. Ad essere determinante è il numero di giorni che intercorre dall'incidente all'effettivo decesso della persona coinvolta. Nel calcolo statistico, devono passare meno di trenta giorni per poter definire l'incidente mortale, e non 'incidente gravissimo', e quindi includerlo nella sezione 'lesioni gravi'. Un'altra discriminante è data dall'età, laddove un incidente occorso a un individuo anziano può portare alla morte dello stesso nel giro di pochi giorni per complicanze legate a traumi e lesioni subite, mentre un giovane che finisce in stato di coma in seguito a un incidente e perde la vita oltre un mese dopo viene annoverato tra gli incidenti gravissimi e non tra i decessi.

6.3.4 Perifrasi

L'inglese, pur essendo considerato una lingua flessiva, e non agglutinante, ma presentando caratteristiche delle lingue isolanti (Lepschy, 1992:32), può indicare concetti specifici utilizzando un'unica parola, quando in altre lingue indoeuropee come italiano e spagnolo spesso non basta un unico termine per definirle. Queste ultime in particolare, sono a loro volta flessive, benché condividano più caratteristiche tra loro che con l'inglese, come la distinzione dei generi e del numero nei sostantivi e negli aggettivi, l'uso affine di preposizioni per complementi all'interno dell'enunciato (Angeli 2010:197).

È quanto si evince dal testo, per il sostantivo già citato *enforcement* e il verbo corrispettivo *enforce*. Come analizzato nella sezione dei corpora di riferimento in italiano e spagnolo, sono stato indirizzato rispettivamente verso "*applicazione delle leggi*" o "*applicazione della normativa (stradale)*", mentre in spagnolo, verso "*cumplimiento de las normas (de circulación)*", optando quindi per una perifrasi, che consiste nell'utilizzare una sequenza di parole al posto del termine proprio per indicare una persona, una cosa o un concetto (Perini 2012:233). Se in determinate situazioni viene adottata per evitare inutili ripetizioni o attribuire una connotazione poetica, in questa circostanza si è reso necessario per non avere perdite rispetto all'originale e per conservare chiarezza e trasparenza nel testo.

6.3.5 Espressioni idiomatiche, metafore e giochi di parole

Le espressioni idiomatiche sono espressioni tipiche di una determinata lingua, il cui significato non può essere rilevato dall'analisi dei singoli vocaboli che le compongono. Data

la loro forma altamente fissa, non è sempre possibile sostituire un componente con una parola uguale o simile per senso (Beccaria 1996:381).

Come ho elencato nel capitolo dedicato ai linguaggi settoriali, è frequente l'uso nel linguaggio sportivo di espressioni idiomatiche che fanno riferimento all'ambiente militare, come “svolgere un ruolo decisivo”, “costituire una sfida”, “raccolgere una sfida”, ecc. In particolare, il termine *challenge* è utilizzato quasi in eccesso nei documenti istituzionali, come puntualizza la Dott. Rojatti¹⁵³.

Esempio 1:

“These important changes set an additional challenge, which some car makers have already taken up”

Traduzione:

“Questi importanti cambiamenti hanno costituito un'ulteriore sfida, che alcuni produttori di auto hanno già raccolto.”

Esempio 2:

“The European motoring organisations have played a significant role in improving safety legislation.”

Traduzione:

“Le organizzazioni motoristiche europee hanno svolto un ruolo decisivo nel miglioramento della legislazione.”

Un altro esempio che è opportuno riportare riguarda l'uso idiomatico di “*Black spot*”. Si tratta di un termine chiave nel linguaggio settoriale dei trasporti, menzionato in vari testi e su cui ha investigato la società britannica *Transport Research Laboratory* (TRL)¹⁵⁴. Trovare una traduzione esaustiva è stato impegnativo quanto individuare una definizione ufficiale. Come riporta il manuale di misure per la sicurezza stradale del norvegese Elvik (2009), a conferma del grande impegno dei paesi del Nord Europa al riguardo, non è attestata alcuna definizione ufficiale internazionale per *accident black spot*. Pertanto l'esperto tenta di definirlo come punti precisi della strada in cui il rischio di incidenti è superiore ad altri punti simili, a causa dell'incidenza di fattori locali. Mentre lo spagnolo punta per una traduzione pedissequa in “*punto negro*”, i testi legislativi della Commissione europea parlano di “*punti critici*”, sebbene a volte sia incluso tra parentesi l'originale inglese, proprio per l'assenza di una definizione e di una traduzione attestate.

¹⁵³ Comunicazione verbale dell'ottobre 2015.

¹⁵⁴ http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_578_PA1337_1994.pdf [Ultima Consultazione: 7.01.16]

La FIA si serve anche di altre espressioni, come “*proving ground*” (terreno di prova), “*growing phenomena*” (fenomeno crescente), così come altre che costituiscono dei giochi di parole. È il caso di “*starting point*”, traducibile con “*punto di partenza*”, che sembra alludere all’ambito automobilistico. Più evidente ancora è l’uso ricorrente del verbo “*accelerate*”, per indicare una crescita a ritmi più elevati, che ho scelto di tradurre proprio con “accelerare”, per rimandare al settore stradale.

Esempio:

“The FIA would encourage other EU governments to participate financially in the programme to accelerate the substantial benefits of the programme even further.”

Traduzione:

“La FIA intende incoraggiare altri paesi dell’UE a partecipare economicamente al programma per accelerare ulteriormente i considerevoli benefici del programma.”

Anche *yield* sembra alludere al linguaggio automobilistico, dato che tra i significati principali figura “*dare la precedenza*”. Ecco la frase del testo di partenza:

“The FIA is convinced that the lessons learned on the track can yield significant safety benefits on the road.”

Ciò mi ha spinto ad ingegnarmi in fase di traduzione per mantenere il gioco di parole. Il risultato è stato il seguente:

“La FIA è convinta che imparando dalla pista si possa dare la precedenza a importanti benefici sulle strade.”

Inoltre, una metafora che mi ha particolarmente colpito nel testo e che ho scelto di mantenere è stata “*driving force*”, presente nella frase che riporto di seguito:

“The FIA is a driving force in the campaign to reduce these tragic deaths and injuries.”

Traduzione:

“La FIA rappresenta un propulsore nella campagna per ridurre il numero di questi tragici morti e feriti.”

In questo modo ho tradotto l’espressione con un termine che mantiene intatta la figura retorica, e gioca sul significato di propulsore, che indica nel settore sportivo i motori delle vetture di Formula 1.

Infine, si può apprezzare nel testo un altro gioco di parole che fa uso di un’allitterazione, quando la FIA parla di “*The physics and physiology of an accident*”. L’allitterazione, che consiste nella ripetizione di uno o più parole all’interno di una frase con suoni (fonemi) simili

o uguali, o la ripetizione di un particolare suono nelle prime sillabe di un gruppo di parole (Stanojevic 2011:72, Beccaria 1994:40). Sebbene il suo uso sia largamente diffuso in poesia, è possibile individuarlo anche in altre tipologie testuali, come quella del testo di Formula Zero, ma come riporta Stanojevic, è tuttora presente nell'inglese legale, come espressione tipica di ridondanza e di rafforzamento. Dal punto di vista traduttivo, ha rappresentato una sfida per me individuare una soluzione che potesse mantenere la musicalità e la finezza stilistica dell'originale in questo preciso passaggio, e al tempo stesso conservare la strategia traduttiva adottata in tutto il documento, più *target-oriented* e quindi orientata a rendere più comprensibile e chiaro il testo per il lettore italiano. Dato che parlare di “fisica e fisiologia di un incidente” appare un calco dall'inglese e può generare straniamento nel destinatario, ho preferito discostarmi lievemente e optare per un più appropriato “*dinamica e meccanica di un incidente*”, due termini che mantengono l'allitterazione nel suono, in questo caso al termine dei vocaboli e non all'inizio, e che peraltro sono molto frequenti nel settore automobilistico. Analogamente, questa allitterazione è presente anche nella coppia sinonimica “*importance and relevance*”, che però è stato più semplice e immediato conservare nell'italiano “*importanza e rilevanza*”. Durante il processo di traduzione, ad ogni modo, occorre valutare se i due sinonimi riportati siano referenziali o meno, per coesione, per evitare ripetizioni o per fornire ulteriori informazioni, evitando di risultare al contempo prolisso o ridondante (Newmark 1988:288). Nel mio tentativo di non sacrificare questa scelta stilistica, pur privilegiando sempre la scorrevolezza del testo, nella sezione “The Driver”, il testo cita “*The development and deployment of new technologies*”, che ho reso con “*L'espansione e la diffusione di nuove tecnologie*”. In spagnolo, pur utilizzando l'italiano come lingua veicolare, mi sono avvicinato ulteriormente all'originale inglese, mantenendo la sonorità delle dentali: “*El desarrollo y el despliegue de nuevas tecnologías*”. Nella parte conclusiva del capitolo, approfondirò quanto il testo in spagnolo si discosti o meno dall'originale inglese.

6.3.6 Sigle, acronimi e nomi propri

In italiano, nei testi specialistici è consuetudine ricorrere a sigle ed acronimi (Sobrero, 1993:253). Come emerso dall'analisi testuale nel capitolo 4, lo *statement* cita appunto sigle che indicano organismi e associazioni, perlopiù internazionali, ma anche acronimi di nazioni o dispositivi tecnici. La stessa Federazione dell'Automobile viene spesso indicata con l'acronimo FIA, che originariamente viene tratto dalla dicitura francese *Fédération*

Internationale de l'Automobile. Benché in inglese si tradurrebbe *International Automobile Federation*, ufficialmente e per convenzione si è sempre conservato l'acronimo derivante dal francese, e non dall'inglese (IAF). Tradurre in italiano e in spagnolo questo acronimo non ha costituito un particolare ostacolo: la sigla rimane infatti intatta in entrambe le lingue, risultando fedele all'originale (in una lingua Federazione Internazionale dell'Automobile, come attestato dall'ACI e largamente diffuso, mentre nell'altra *Federación Internacional del Automóvil*¹⁵⁵ o *Federación Internacional de Automovilismo*)¹⁵⁶.

In fase di traduzione, Byrne (2014:154) suggerisce varie strategie per tradurre gli acronimi, dal momento che talvolta per il lettore e per il traduttore possono rappresentare un problema, per la loro natura e per il contesto in cui si trovano e in cui vengono inserite.

Ho constatato che il contesto è determinante, per evitare ambiguità e interpretazioni inesatte di un dato acronimo. Nel caso dell'AIT¹⁵⁷, per esempio, ho dovuto svolgere una ricerca mirata nell'ambito dei motori. In Italia come nel resto del mondo, sono numerose le associazioni abbreviate con il medesimo acronimo e nessuna di esse ha a che vedere con la AIT citata nel testo e strettamente correlata con la FIA. Pertanto, affidandomi a una ricerca più contestualizzata e associando l'acronimo in questione a quello della Federazione, definita nella descrizione finale come organizzazione analoga, ho individuato la versione estesa corretta di AIT, che è *Alliance Internationale de Tourisme*. Nel testo originale non viene mai esplicitata nella forma estesa, ma nelle traduzioni ho deciso di utilizzare la forma completa nelle rispettive lingue di arrivo, dopo aver verificato l'esistenza di un nome completo corrispondente (Alleanza Internazionale del Turismo). Ho mantenuto invece l'acronimo invariato, in quanto derivando dal francese e non presentando modifiche nell'ordine dei lessemi in italiano o spagnolo, è valido in tutte e tre le lingue.

Per quanto riguarda i programmi Euro NCAP ed Euro RAP, ho optato per tradurne la forma estesa solo nel primo caso, avendo ottenuto riscontri dopo aver interrogato i corpora. Al fine di rendere più comprensibile al lettore ho quindi tradotto NCAP "*Programma europeo di valutazione dei nuovi modelli di automobili*" in italiano e "*Programa Europeo de Evaluación de Automóviles Nuevos*" in spagnolo.

¹⁵⁵ Denominazione in uso in Spagna e in alcuni paesi del Sud America. Si rimanda al sito dell'Organizzazione sportiva istituzionale dell'automobilismo in Argentina: <http://www.cdaaca.org.ar/Institucional.aspx> [Ultima consultazione: 10.01.16]

¹⁵⁶ Denominazione in uso in alcuni paesi del Sud America, come si può constatare sul sito dell'automobile club della Colombia: <http://acc.com.co/> [Ultima consultazione: 10.01.16]

¹⁵⁷ Cfr. capitolo 4.

Lievemente diverso il discorso riguardante i toponimi, di cui farò cenno sinteticamente più avanti. Nel testo di partenza gli Stati Uniti e il Regno Unito sono nominati con i loro rispettivi acronimi in lingua inglese, US e UK. In italiano è altrettanto diffuso riferirsi agli Stati Uniti con l'acronimo USA, che ho pertanto inserito nel testo di arrivo, come attestato dal Ministero degli Esteri¹⁵⁸, mentre in spagnolo con l'acronimo tradotto EE.UU. (per *Estados Unidos*). In genere, invece, è più consueto riferirsi a UK come Regno Unito, oppure *Reino Unido*¹⁵⁹.

Analogamente, le sigle delle istituzioni europee sono state opportunamente tradotte, aderendo alle rispettive lingue. Mi sono attenuto pertanto al sito dell'UE, dove sono riportati tutti i nomi delle istituzioni e degli organi che ne fanno parte¹⁶⁰. Così EC (*European Commission*) è stata convertita in CE, quando non è stata esplicitata in Commissione/Comisión (europea) ed EU (*European union*) è divenuta UE, o Unione Europea (*Unión Europea*), siccome solitamente gli acronimi internazionali vengono tradotti, mentre quelli nazionali trascritti e seguiti, se necessario, da una traduzione della loro funzione, piuttosto che del loro significato (Newmark 1988:70). È il caso di DETR, acronimo di Dipartimento dei Trasporti (del Regno Unito). Per un lettore italiano non è affatto scontato riconoscere questa sigla, senza una traduzione estesa che chiarifichi la natura di questo ente.

Tra gli altri acronimi, mi sono imbattuto in alcuni per il quale non mi è stato possibile trovare un'equivalenza per le lingue di arrivo, come *Low cost measures* (LCM), *Variable Speed Limits* (VSL) e *Intelligent Speed Adaption* (ISA). Non aver ottenuto riscontri per nessuno dei tre in italiano mi ha quindi ostacolato, dal momento che avrei dovuto servirmi di acronimi che non sono in uso nella lingua in questione. Di conseguenza, ho scelto di tradurre la forma estesa “*Misure a basso costo*”, “*Limiti di velocità variabili*” e “*Sistema di adattamento intelligente della velocità*” (nella cui forma estesa ho trovato occorrenze), mantenendo però tra parentesi la dicitura intera e l'acronimo originali, per non generare ambiguità. LCM e VSL provengono entrambi dai paesi anglosassoni, così come M25, acronimo che indica la *Motorway M25*, l'autostrada del Regno Unito, come si può evincere dal testo.

Infine ho trovato l'acronimo corrispondente per ITS (*Intelligent Transport System*), che in Italia è anche conosciuto con STI, acronimo della traduzione “*sistemi di trasporto intelligenti*”. Tuttavia, per mantenere coerenza tra i vari acronimi, ho deciso di mantenere la

¹⁵⁸ Per ulteriori informazioni consultare il sito http://www.esteri.it/MAE/it/politica_estera/aree_geografiche [Ultima consultazione: 29.01.16]

¹⁵⁹ Per ulteriori informazioni consultare il sito <http://www.exteriores.gob.es/Portal/en/Paginas/inicio.aspx> [Ultima consultazione: 29.01.16]

¹⁶⁰ http://europa.eu/contact/institutions-bodies/index_it.htm [Ultima consultazione: 29.01.16]

versione originale, con la forma estesa tradotta, per agevolare la comprensione a un potenziale lettore che non possiede conoscenze approfondite della lingua inglese.

Per quanto concerne i nomi propri, sono presenti nomi di alcune personalità, nonché di alcuni piloti di Formula 1, Come Ayrton Senna o Gerhard Berger. Dal momento che i nomi di persona sono esterni alla lingua e non appartengono al lessico del dizionario, pertanto non hanno significato né connotazioni, quindi sono al tempo stesso intraducibili e da non tradurre¹⁶¹. Vale dunque il principio che a meno che non ci si riferisca a un personaggio storico, il cui nome è stato tradotto e tale traduzione sia stata accettata, il nome non andrebbe tradotto ma conservato in qualsiasi lingua di arrivo.

6.3.7 Interventi di localizzazione: cifre e unità di misura

All'interno del testo sono presenti cifre, di cui molte espresse in migliaia, percentuali, unità di misura e date. Pertanto, l'intervento necessario era di convertire le cifre seguendo le norme di grafia per ciascuna lingua. Questo è uno dei casi in cui lo strumento di traduzione assistita Trados si è rivelato utile, in quanto negli elementi cosiddetti *placeable*, è stato possibile regolare le norme tramite le impostazioni del CAT Tool (SDL 2013). La scrittura convenzionale delle cifre espresse in migliaia prevede come separatore lo spazio o la virgola in inglese, ma il punto in basso per l'italiano, mentre come separatore per i decimali l'inglese si serve del punto in basso, mentre l'italiano adotta la virgola (De Francesco 2005:139). Lo spagnolo presenta un'ortografia diversa, servendosi dello spazio come separatore nei numeri con più di quattro cifre e non con il punto o la virgola, come teorizzato dalla Real Academia Española (2005)¹⁶², che afferma:

“Al escribir números de más de cuatro cifras, se agruparán estas de tres en tres, empezando por la derecha, y separando los grupos por espacios en blanco: 8 327 451 (y no por puntos o comas, como, dependiendo de las zonas, se hacía hasta ahora: 8.327.451; 8,327,451). Los números de cuatro cifras se escriben sin espacios de separación: 2458 (no 2 458). En ningún caso deben repartirse en líneas diferentes las cifras que componen un número: 8 327 / 451.”

È necessario, inoltre, che il numero venga trascritto nella sua interezza nella stessa riga senza separare alcune cifre andando a capo; nel caso invece in cui si esprimano quantità maggiori,

¹⁶¹ Ibidem. Cfr. De Jong, W.R. (2012). *The Semantics of John Stuart Mill*, Springer Science & Business Media.

¹⁶² *Diccionario panhispánico de dudas*: <http://buscon.rae.es/dpd/srv/search?id=QHq718KrD6FQAYXTS> [Ultima consultazione: 23.02.16]

come milioni o miliardi, convenzionalmente si tende a porre in cifra solo l'unità e in parola milioni e miliardi.

Alcuni esempi:

Testo originale in inglese	Traduzione in italiano	Traduzione in spagnolo
100 million motoring consumers worldwide	100 milioni di consumatori automobilisti nel mondo	100 millones de consumidores automovilistas
43,000 people	43.000 di persone	43 000 personas
1.6 million	1,6 milioni	1,6 millones
600,000 hospital admissions	600.000 ricoveri ospedalieri	600 000 hospitalizaciones
1 million euro	1 milione di euro	1 millones de euro
7,000 lives	7.000 vite	7 000 vidas humanas
15,000 deaths	15.000 morti	15 000 muertos
6,500 people	6.500 persone	6 500 personas
9,000 pedestrians	9.000 pedoni	9 000 peatones
200,000 are seriously injured	200.000 subiscono lesioni gravi	200 000 padecen lesiones graves
230 billion euros	230 miliardi di euro	230 mil millones de euro

Nel testo alcune cifre sono legate a valute attualmente ancora in uso, come euro e sterline. Mentre per euro la traduzione non ha presentato particolari cambiamenti, nelle versioni italiana e spagnola ho scelto di trascrivere in parola il nome della valuta, sostituendolo al simbolo che compare nel testo originale (£). Perciò le mie soluzioni sono state:

£10 million	10 milioni di sterline	10 millones de libras esterlinas
£4 million	4 milioni di sterline	4 millones de libras esterlinas

Nella sezione in cui vengono descritte le fasi dei *crash test*, coordinati da Euro NCAP, si fa uso di un'unità di misura della velocità di mezzi di trasporto a quattro ruote, le miglia orarie, in uso nei paesi anglosassoni. Nella versione tradotta è stato necessario convertire l'unità di misura in chilometri orari, pertanto 18 mph → 29 km/h, valido sia per l'italiano che per lo spagnolo. Tuttavia, non è inconsueto trovare anche in testi ufficiali redatti in lingua inglese l'unità di misura espressa in chilometri orari, come dal sito ufficiale di Euro NCAP, che compone parte dei miei corpora paralleli, come si può vedere nell'immagine che segue.

The screenshot shows the AntConc 3.2.4w (Windows) 2011 interface. The main window displays a concordance search for the term "km". The search results are shown in a table with three columns: Hit, KWIC, and File. The search term is "km", and there are 75 concordance hits. The search window size is set to 50. The interface also includes a Corpus Files list on the left, a search term input field, and various search options like "Words", "Case", and "Regex".

Hit	KWIC	File
34	ct tests is carried out at 40 km/h using an adult or child hea	Euro NCAP Th
35	ct tests is carried out at 40 km/h using an adult upper leg fo	Euro NCAP Th
36	ct tests is carried out at 40 km/h using an adult leg form imp	Euro NCAP Th
37	tests were carried out at 80 km/h with sudden steering wheel	Euro NCAP Th
38	ds a stationary vehicle (30-80km/h), closing in at a slower ve	Euro NCAP Th
39	slower vehicle in front (30-80km/h) and following a car in fro	Euro NCAP Th
40	ch suddenly starts braking (50km/h, gentle and harsh braking).	Euro NCAP Th
41	la, el vehÃ-culo circula a 64 km/h con un 40% de superposiciÃ	Euro NCAP Th
42	irculan a una velocidad de 50 km/h. Se colocan dos dummies de	Euro NCAP Th
43	total y a una velocidad de 50 km/h. Se coloca un dummy pequeÃ	Euro NCAP Th
44	masculino en la prueba de 64 km/h y uno que sea lo suficiente	Euro NCAP Th
45	en un carro y se impulsa a 50 km/h hasta impactar contra el ve	Euro NCAP Th
46	almente a una velocidad de 32 km/h hacia un mÃ;stil rÃ-gido y	Euro NCAP Th
47	na velocidad de entre 10 y 50 km/h. El conductor no hace ningÃ	Euro NCAP Th
48	lizan pruebas de impacto a 40 km/h con un impactador en forma	Euro NCAP Th
49	lizan pruebas de impacto a 40 km/h con un impactador en forma	Euro NCAP Th
50	lizan pruebas de impacto a 40 km/h con un impactador en forma	Euro NCAP Th
51	impattare alla velocitÃ di 64km/h contro una barriera deforma	Euro NCAP Th
52	entrambe alla velocitÃ di 50km/h. Il test utilizza due mani	Euro NCAP Th

6.3.8 Riferimenti geografici e culturali

Per i riferimenti geografici vale la regola di utilizzare una traduzione attestata, qualora vi sia. Dato che la maggior parte di toponimi sono stati europei, come *United Kingdom*, *Germany*, *Sweden* e *Netherlands*, è stata un'operazione immediata convertirli in italiano *Regno Unito*, *Germania*, *Svezia* e *Paesi Bassi*, le cui diciture sono reperibili sul sito del Ministero degli Esteri¹⁶³. Nel testo si menziona anche la capitale belga *Brussels*, che in italiano rispetta la trascrizione originale, Bruxelles. Altrettanto si può dire per lo spagnolo, che traduce i vari paesi in *Reino Unido*, *Alemania*, *Suecia* e *Países Bajos*, mentre la capitale del Belgio si trascrive *Bruselas*, come riporta il Ministero degli Esteri spagnolo¹⁶⁴.

Ho infine optato per due strategie diverse di fronte a due riferimenti culturali: per il primo di questi, il *Riksdag*, ho scelto di tradurlo con *'Parlamento svedese'*, per rendere immediata la

¹⁶³ Per ulteriori informazioni consultare il sito http://www.esteri.it/MAE/it/politica_estera/aree_geografiche [Ultima consultazione: 29.01.16]

¹⁶⁴ Per ulteriori informazioni consultare il sito <http://www.exteriores.gob.es/Portal/en/Paginas/inicio.aspx> [Ultima consultazione: 29.01.16]

comprensione dell'organismo in questione; per il secondo, la britannica *Motorway M25*, ho lasciato l'acronimo invariato, avendo tradotto opportunamente il termine *motorway* con autostrada.

6.4 Italiano come lingua veicolare: osservazioni sulla lingua franca

Come anticipato nel capitolo 2, è risaputo che l'inglese ha acquistato sempre più importanza all'interno di molti contesti e generi a livello mondiale (Bellos 2011:6). Le cause storiche di questa espansione sono dovute a molteplici fattori, tra cui spicca il riassetto politico a seguito della prima Guerra Mondiale, che ha condotto a un consolidamento del predominio dei paesi anglofoni su buona parte del mondo dalla seconda metà del secolo scorso (Tosi 2007:53-54). Con il passare dei decenni, ciò ha portato anche a produrre un impatto significativo sulla pratica della traduzione. Si prenda come esempio la Direzione Generale della Traduzione, il servizio principale di traduzioni della Commissione europea: secondo studi aggiornati al 2009, il 72,5% dei testi di partenza tradotti dalla DGT erano redatti originariamente in inglese, contro le percentuali esigue al confronto di francese e tedesco (House 2013:279). Molti di questi testi sono stati stilati non da madrelingua inglesi, bensì da traduttori che parlano il cosiddetto "English as a Lingua Franca" (ELF).

L'inglese è considerata appunto la principale lingua franca (Snell-Hornby 2000:36), sebbene si ritenga che il termine derivi dall'arabo *lisan al farang* ("la lingua italiana"). Tale etimologia proviene dall'uso di una varietà linguistica parlata sulle coste del Mediterraneo tra il XV e il XIX secolo da fruitori della lingua araba con persone dell'Europa occidentale (Meierkord e Knapp 2002:9), anche se è probabile che esistessero forme differenti di lingua franca anche in precedenza non definite propriamente al tempo.

Il principale scopo comunicativo di qualsiasi lingua franca è la comprensibilità reciproca all'interno di processi comunicativi efficienti e chiari, in cui la correttezza è un parametro che non viene al primo posto (Cogo e Dewey 2012:59). Ciò implicherebbe una traduzione che privilegia criteri di trasparenza e chiarezza, così come di flessibilità, a discapito di forme particolari, quali espressioni idiomatiche e riferimenti storico-culturali che risulta arduo riproporre in un'altra lingua. Tuttavia, se si prende in analisi il mio lavoro, ritengo che si possa considerare tale riflessione una proposta ma non una regola tassativa, per non dover fare i conti con un'importante perdita rispetto al testo originale, un sacrificio che rischia di appiattire il testo d'arrivo.

Il discorso che concerne la lingua veicolare, si collega in parte anche alla politica linguistica delle istituzioni europee. Da una parte la politica linguistica dell'Unione europea prevede un pluralismo linguistico, ovvero la compresenza di una moltitudine di lingue in uso in tutti gli Stati membri, tanto è vero che la legislazione è destinata non solo ai governi nazionali, bensì ai singoli cittadini (Cosmai 2007:8-9); d'altra parte, la Federazione, sebbene opti per redigere testi prevalentemente in lingua inglese, per poi tradurre alcune riviste specializzate del FIA Institute e della FIA Foundation solo in alcune lingue come francese, spagnolo e portoghese, utilizza come tramite i vari *automobile club* dei paesi europei ed extraeuropei per rivolgersi ai cittadini. La pluralità linguistica porta con sé indubbi vantaggi, ma anche problematiche: un numero elevato di lingue da gestire richiede una conoscenza e una padronanza delle stesse, senza contare le difficoltà legate alla coerenza testuale e all'armonizzazione giuridica di ciascun paese coinvolto, che possono condurre a errori o imprecisioni (Gallas 2007:30).

Una delle principali critiche rivolte spesso ai testi redatti alle istituzioni europee è quella di non rispecchiare fedelmente i modelli linguistici delle lingue nazionali dei vari Stati; perciò una lingua può subire contaminazioni lessicali da parte di altre lingue e di fornire di conseguenza traduzioni spesso inesatte e di bassa qualità (Mori 2002:36). Talvolta, alcuni testi possono persino essere prodotti da autori diversi, appartenenti a culture diverse (Taviano 2010:22). Il risultato è di aumentare il distacco tra i cittadini e le istituzioni, che contraddice gli sforzi compiuti per promuovere i criteri di semplicità e di trasparenza, citati nel capitolo 2, oltre a depotenziare la funzione comunicativa che il testo intende assolvere. Nel mio caso specifico, andrebbe a discapito delle intenzioni della Federazione non favorire la piena comprensione dei suoi testi da parte dei cittadini. Tuttavia, all'uso della lingua veicolare, secondo Coonan (2002:40), va attribuito il merito di spingere il cittadino europeo a migliorare la qualità della conoscenza della propria lingua, nonché la predisposizione e la capacità di apprendere altre lingue, seppur con una competenza parziale. Infine, dal punto di vista teorico, si può affermare che l'uso veicolare della lingua italiana sia stato affrontato nell'ambito della didattica e dell'insegnamento, in particolare per gli studenti non italofoeni (Serragiotto 2003).

6.5 Tradurre dall'italiano allo spagnolo: una pratica professionale?

Quando si parla di traduzione in termini molto generali, si pensa innanzitutto alla traduzione verso la propria lingua madre. Gli studiosi hanno cominciato a dedicare maggior spazio alla

traduzione attiva solo in tempi recenti¹⁶⁵ e all'argomento viene spesso accostato il concetto di *direzionalità* della traduzione (Pokorn 2011), nel tentativo di stabilire un termine di riferimento che la definisca in maniera esaustiva.

“This practice has been described by a plethora of expressions in Translation Studies, including “le theme” (Ladmiral 1979), “service translation” (Newmark 1988), “inverse translation” (Beeby 1996), “reverse translation”, “translation into the second language” (Campbell 1998), “translation into the non-primary language” (Grosman et al. 2000), “translation into a non-mother tongue” (Pokorn 2005) and “translation A-B” (Kelly et al. 2003:33-42) and has lately received a great deal. (Pokorn 2011:37)

Prendo in considerazione le mie tre lingue principali di lavoro (inglese, spagnolo e italiano), nelle quali la traduzione attiva assume diverse denominazioni:

- in inglese si può parlare di *language of habitual uses* contrapposta a *translation into the mother tongue*, oppure di *inverse* e *direct translation*;
- in spagnolo si predilige la denominazione di lingue A, B e C, impiegata già dall'Associazione Internazionale di Interpreti di Conferenza (AIIC);
- infine in italiano si allude a traduzione attiva verso la lingua straniera e a traduzione passiva verso la madrelingua.

(elaborato da Baker e Saldanha 2009:84)

Ora, tralasciando le connotazioni che alcune definizioni possono dare alla traduzione, come quella negativa che spesso si deduce da *inverse* (mentre per l'italiano si potrebbe sostenere il contrario, in quanto l'aggettivo *passivo* ha comunemente un'accezione negativa rispetto ad *attivo*), occorre domandarsi come viene considerata la traduzione attiva.

Vi sono esperti e teorici che considerano esclusivamente la traduzione passiva un'attività professionale e di qualità, relegando quindi la traduzione attiva a uno status inferiore (Baker e Saldanha 2009:84). Tra gli autori contemporanei, Newmark (1981:180) scoraggia la pratica della traduzione attiva, adducendo come motivazione la tendenza del traduttore non madrelingua a commettere errori di collocazioni indipendentemente dal periodo di tempo trascorso nel paese straniero e sostenendo che la traduzione passiva sia l'unico modo di tradurre con “naturalzza, precisione e massima efficacia” (Newmark 1992:17). Sostengono una tesi simile Duff (1981) e Samuelsson-Brown (1995), secondo cui una traduzione compiuta da un traduttore non madrelingua non potrà mai aspirare a raggiungere il livello di

¹⁶⁵ Cfr. Campbell 1998, Stewart 1999, Kelly et al. 2003, Pokorn 2005.

qualità assicurato da un parlante madrelingua, mentre altri (Beeby 1998:64) arrivano a negarne persino l'esistenza.

Baker (1992:63) riconosce, sulla stessa linea di pensiero di Newmark, che elementi linguistici come espressioni idiomatiche e collocazioni rappresentino l'ostacolo più elevato per un traduttore non madrelingua che tenta di acquisire una padronanza della lingua straniera pari a quella di un traduttore che traduce verso la propria lingua madre. Si potrebbe contestare che un parlante bilingue possa colmare questa lacuna, benché Pokorn (2005:30) ritenga che neppure il bilinguismo sia sempre condizione sufficiente a raggiungere un livello di capacità e competenze pienamente soddisfacente. Eppure, malgrado la critica mossa da vari studiosi, Duff (1981:125) riconosce l'ampia diffusione della pratica della traduzione attiva in ambito professionale.

Nei codici etici e di pratica professionale delle mie lingue di lavoro (inglese-spagnolo-italiano) ho appurato che in alcuni casi la *inverse translation* viene esclusa o più vagamente omessa. L'Istituto Britannico di Traduzione e Interpretazione (Institute of Translation and Interpreting – ITI) stabilisce che i propri membri traducano solo verso la lingua madre o lingua d'uso comune (art. 4.1.1) mentre l'American Translators Association (ATA) non menziona esplicitamente di affidarsi solo alla traduzione verso la propria lingua madre, ma consiglia di praticare in modo costante e frequente le proprie lingue di lavoro, con un solido approfondimento dei settori e dei linguaggi di specialità (art. 4). L'associazione italiana AITI, così come l'Associazione Nazionale Italiana Traduttori e Interpreti (ANITI) e l'associazione professionale di traduttori e interpreti spagnoli (APETI, art. 11) non fanno chiaro riferimento alla traduzione attiva, né si impone ai rispettivi membri di svolgere il proprio lavoro verso la lingua madre o d'uso comune. L'associazione spagnola, pur rimanendo vaga, si limita a denominare le lingue di lavoro come lingua d'arrivo e lingua di partenza (art. 3.1).

Ad ogni modo, a difesa della traduzione attiva si schierano anche alcuni teorici (Kelly et al. 2003:25), i quali ricordano che uno dei più illustri sostenitori di tale traduzione fosse Nida, sebbene nell'ambito della traduzione di testi sacri. Inoltre sottolineano che “*la traducción a una lengua no materna es un hecho de la vida moderna*” (Kelly et al. 2003:26), ossia che la traduzione, in quanto servizio destinato alla comunità, ha il dovere di adattarsi alle necessità dei cittadini, all'elevata domanda di traduzioni, così come ai cambiamenti di una società in evoluzione (Mikoyan 2000:205). Anche Campbell rifiuta l'egemonia della traduzione verso la lingua madre ed equipara quest'ultima alla traduzione attiva (1998:4) mentre Grosman (2000:30) ritiene che finché non si considererà la produttività e l'efficacia della traduzione

verso una lingua non prevalente, neanche studi autorevoli e riconosciuti a tal riguardo potranno aumentare.

Nel caso specifico della mia combinazione linguistica, italiano-spagnolo, in genere si tende ad assegnare come traduzione a non madrelingua testi specialistici, dove stile e competenza extralinguistica e culturale possono rivestire un ruolo secondario, mentre viene bandita nel caso di testi letterari o giuridici (De Hériz e Morelli 2007:317). Anche le due autrici fanno riferimento al recente atteggiamento di rivalutazione della traduzione verso la lingua straniera, considerata sia come pratica pedagogica, che come effettiva competenza professionale per il traduttore, pur con le proprie condizioni e limitazioni.

Terminata questa premessa teorica sulla traduzione attiva, mi accingo a discutere di alcune delle scelte traduttive più rilevanti operate in fase di traduzione verso la lingua spagnola. Per Beeby Lonsdale (1996:2) la maggiore richiesta di traduzioni attive è rappresentata da testi amministrativi o legali, motivata da Kelly (2003:48) con la crescente mobilità di persone nell'UE e del conseguente aumento di documenti di tale natura. Perciò la mia decisione di tradurre un testo istituzionale segue i criteri di diffusione concessi per testi di questo tipo, destinati al maggior numero di persone possibile all'interno di una vasta comunità. I destinatari del testo provengono prevalentemente dall'Unione europea, perciò svolgendo una traduzione verso l'italiano e lo spagnolo, a partire dall'inglese, si coprono già tre delle lingue più parlate nella regione geografica presa in considerazione.

6.5.1 Condensazione

Come analizzato in precedenza, la strategia di condensazione si è resa necessaria più volte nella resa dall'inglese all'italiano, conservata poi anche nella versione spagnola. Hoffmann (1984:28-38) sostiene che la condensazione lessicale sia una strategia atta a prevenire l'uso di due frasi, quando è possibile utilizzarne una per esprimere un concetto. Per questo, per ovviare alle frequenti ripetizioni nel testo originale inglese, ho cercato di prediligere soluzioni che rendessero più scorrevole e fluida la traduzione e che consentissero di condensare due proposizioni in una sola. Tale strategia ha condotto a un distacco dall'originale inglese, come nel caso seguente:

EN	As a consequence a five star Euro NCAP rating is now achievable. All Euro NCAP ratings will now be shown out of five stars instead of four stars as in the past.
----	--

IT	Di conseguenza ora tutte le valutazioni Euro NCAP potranno raggiungere un massimo di cinque stelle invece di quattro, come era in passato.
ES	Como resultado, ahora todas las evaluaciones de Euro NCAP pueden lograr un máximo de cinco estrellas en vez de cuatro, como era en el pasado.

6.5.2 Interventi lessicali e terminologici

La consultazione di corpora si è rivelata determinante per tradurre parte della terminologia tecnica contenuta nel testo, così come lo è stato nella traduzione passiva inglese-italiano. I testi di Euro NCAP, disponibili in più lingue comunitarie (tra cui proprio inglese, italiano e spagnolo) mi hanno permesso di individuare terminologia attinente ai *crash test*:

IT	Dal 1° ottobre 1998, tutti i nuovi modelli di auto venduti nell'UE devono sottostare ai nuovi standard di resistenza da <u>impatti frontali e laterali</u> , che hanno sostituito un unico test per <u>impatti frontali</u> che risaliva al 1974.
ES	Desde el 1 de octubre de 1998, todos los coches nuevos vendidos en la UE deben cumplir con los nuevos estándares de resistencia a <u>impacto frontal y lateral</u> , que sustituyó a una sola prueba para las <u>colisiones frontales</u> , que se remontaba a 1974.

IT	Il test privilegiato prevedeva un 'Test frontale disassato', che simula sia l'impatto parziale di una tipica collisione frontale che la reale struttura frontale di un tipico veicolo.
ES	La prueba favorecida incluía un 'impacto frontal solape parcial', que simula tanto el impacto parcial de una colisión frontal típica como la estructura frontal de un vehículo típico.

IT	Il nuovo test riproduce l'impatto laterale della vettura testata contro un palo rigido alla velocità di 29 km/h.
ES	En la nueva prueba se lanza un vehículo lateralmente a una velocidad de 29 km/h hacia un mástil rígido.

Per verificare l'autorevolezza delle mie soluzioni, mi sono accertato che anche i test di *automobile club* come ACI e RACE contenessero collocazioni sia con 'impatto' e 'collisione'

che *“impacto”* e *“colisión”* per aggettivi come *“frontale”* e *“laterale”*. Ho escluso termini più colloquiali e talvolta più in voga nel giornalismo sportivo come *“schianto”*, pertanto anche in spagnolo ho evitato *“choque”*, sebbene la traduzione più attestata per *“crash test”* sia proprio *“pueba de choque”*.

Ciò mi ha permesso di constatare la minor tendenza dello spagnolo a introdurre prestiti dall'inglese rispetto all'italiano, nonostante generalmente la lingua iberica abbia assistito a una propagazione recente di anglicismi (Lorenzo 1996:83). All'interno del testo ho quindi mantenuto questa generale intenzione della lingua spagnola a tradurre un termine specifico dall'inglese, come per *“coche de seguridad”*, pur servendomi delle parentesi per esplicitare che si parla di *“Safety Car”*. Analogamente, ho inserito le parentesi e offerto una traduzione anche per l'anglicismo Pit Lane, rendendolo *“calle de boxes”*¹⁶⁶. Un altro anglicismo ricorrente come *“motor sport”* è stato reso con *“automovilismo deportivo”*, utilizzato ampiamente dalle istituzioni connesse alla FIA, come si evince dalla consultazione dei corpora. Uno dei rari casi di anglicismo conservato anche in spagnolo è dato da *air-bag*, la cui grafia è possibile sia con il trattino che senza. Ho scelto solo una delle possibilità a disposizione e l'ho applicata in tutto il testo per coerenza stilistica:

“Air-bags laterales permiten sobrevivir a este tipo de accidente.”

“A pesar de la gravedad de este tipo de impacto, se puede sobrevivir con un air-bag lateral, con protección de la cabeza.”

“Por el contrario, el criterio de lesiones en la cabeza en estas nuevas pruebas de choque con air-bag de protección de la cabeza, va desde aproximadamente 100 hasta 300, muy por debajo del valor de referencia de las lesiones.”

Al fine di rendere la comprensione del testo più semplice e chiara possibile per il destinatario in lingua spagnola, ho anteposto una traduzione anche per alcuni dispositivi, tra cui il dispositivo HANS e l'Accident Data Recorder (ADR):

IT	Molti incidenti automobilistici sono registrati su video e i dati sono registrati sull'Accident Data Recorder, a seguito dei quali viene svolta un'accurata analisi.
ES	Muchos de los accidentes automovilísticos se graban en vídeo, mientras los datos se graban en el registrador de datos de accidentes (Accident Data

¹⁶⁶ A proposito di forestierismi giudicati “innessari” della Formula 1, rimando al sito <http://www.fundeu.es/recomendacion/formula-1-extranjerismos-innecesarios/> [Ultima consultazione: 12.02.16]

	Recorder) a bordo. Luego se lleva a cabo un análisis detallado de estos datos.
--	--

IT	Un esempio recente di un riuscito approccio alla partnership per migliorare la sicurezza si può rilevare nel nuovo dispositivo di protezione del pilota, il supporto per la testa e il collo (Head and Neck Support, HANS), sviluppato unitamente dalla FIA, DaimlerChrysler e McLaren International.
ES	Un ejemplo reciente de una estrategia exitosa de colaboraciones para mejorar la seguridad lo representa el nuevo dispositivo de protección del piloto, el sistema de apoyo para la cabeza y el cuello (Head and Neck Support, HANS), desarrollado conjuntamente por la FIA, DaimlerChrysler y McLaren Internacional

Per altri termini tecnici, ho usufruito del Código de Tráfico y Seguridad Vial, ovvero il corrispettivo spagnolo del Codice della Strada italiano, come fonte principale, ma anche del *Manual para la formación de conductores basado en la ley de Seguridad Vial*, il manuale di guida per i conducenti che intendono ottenere la patente di guida, redatto proprio dalla RACE. Consultando queste due fonti, ho estratto la terminologia inerente ai trasporti, offrendo traduzioni affidabili, tra cui:

- autocarri → camiones;
- sedile → asiento;
- cintura di sicurezza → cinturón de seguridad
- autostrada → autopista;
- centri urbani → vías urbanas;
- incroci → intersecciones;
- impianti semaforici → semáforos;
- sicurezza passiva → seguridad pasiva.

6.5.3 Espressioni idiomatiche e metafore

In precedenza in questo capitolo, mi sono soffermato dal punto di vista teorico sulla funzione e l'utilizzo di metafore ed espressioni idiomatiche all'interno di un testo istituzionale. Nella resa in spagnolo, ho cercato di mantenere inalterate le figure retoriche presenti, le quali talvolta sono risultate naturali ed efficaci come nel testo di partenza.

Si consideri una frase contenuta nella Prefazione, dove è contenuto un gioco di parole che richiama al campo semantico automobilistico, tema centrale del testo.

IT	La FIA rappresenta un <u>propulsore</u> nella campagna per ridurre il numero di queste tragiche morti e ferite.
ES	La FIA representa el principal <u>motor</u> en la campaña para reducir el número de estas trágicas muertes y heridos.

Grazie alla presenza del termine ‘motor’, ho potuto conservare l’attributo con cui viene definita la FIA, rimanendo fedele a ‘propulsore’ con la sua valenza di ‘motore’ che allegoricamente dà la spinta alla campagna per la sicurezza stradale e al contempo non distaccandomi troppo dall’originale inglese ‘driving force’. Discorso analogo vale per ‘catalizzatore’ e ‘catalizador’, anche in questo caso appartenenti al campo semantico automobilistico e utilizzati come metafora.

IT	Euro NCAP agisce come <u>catalizzatore</u> per il miglioramento della sicurezza dei veicoli nell'UE.
ES	Euro NCAP actúa como un <u>catalizador</u> para la mejora de la seguridad de los vehículos en la UE.

Un uso metaforico compare verso la fine, con l’adozione di gradini (dall’inglese escalator) che conferisce l’idea di una crescita graduale, fatta di svariati *step* da compiere. Ecco la resa in italiano e in spagnolo:

IT	In linea con questo, e come parte integrante dello sviluppo dell'approccio di Formula Zero, la FIA intende assistere all'introduzione di ‘gradini’ della sicurezza stradale.
ES	En línea con esto, y como parte integral del desarrollo de Fórmula Cero, la FIA tiene la intención de ayudar a la introducción de ‘peldaños’.

Quanto alle espressioni idiomatiche, mi sono affidato a forme in voga nel linguaggio giornalistico sportivo spagnolo e ricorrenti nel mio corpus spagnolo, per far sì che il testo non assorbisse calchi dalla lingua italiana.

IT	Questi importanti cambiamenti <u>hanno costituito un'ulteriore sfida</u> , che alcuni produttori di auto <u>hanno già raccolto</u> , soddisfacendo requisiti sempre più
----	---

	esigenti.
ES	Estos cambios importantes <u>han sido un desafío más</u> , que ya algunos fabricantes de automóviles <u>han aceptado</u> , alcanzando requisitos cada vez más exigentes.

IT	Le organizzazioni motoristiche europee hanno svolto un <u>ruolo decisivo</u> nel miglioramento della legislazione in materia di sicurezza e nella sensibilizzazione del consumatore sul tema.
ES	Las organizaciones de automovilistas europeos han desempeñado un <u>papel fundamental</u> en la mejora de la legislación en materia de seguridad y en la sensibilización de los consumidores sobre este tema.

IT	Uno dei fattori chiave degli incidenti stradali può essere proprio la progettazione della strada.
ES	Uno de los <u>factores clave</u> de los accidentes de tráfico puede ser precisamente el diseño de la carretera.

6.5.4 Interventi morfosintattici

Gli interventi morfosintattici operati in fase di traduzione attiva hanno pressoché mantenuto invariate le strutture del periodo dall'italiano allo spagnolo, mentre ritengo che un confronto tra il testo d'arrivo spagnolo e il testo di partenza inglese sia più rilevante.

Terminata l'analisi della traduzione attiva, l'ultimo passaggio della mia ricerca ha previsto il confronto del testo tradotto in spagnolo con l'originale in inglese. Nella fase preliminare della traduzione, le mie aspettative erano di trovarmi di fronte a un testo che prendesse in parte le distanze dal testo di partenza, soprattutto per aver utilizzato l'italiano come lingua veicolare.

Benché non sia stato necessario effettuare rilevanti modifiche in periodi paratattici e ipotattici, a differenza della traduzione inglese-italiano, ho dovuto intervenire frequentemente in presenza di forme passive. In spagnolo si predilige il passivo nei testi letterari e, nonostante il suo utilizzo di più recente diffusione nei testi specialistici, il suo uso in traduzione dall'inglese è considerato comunque una traduzione letterale (Iguina e Dozier 2013:75). La regola grammaticale prevede che in mancanza di un agente esplicito si utilizzi un '*se impersonal*', mentre quando l'agente è palese si prevede l'inversione della proposizione rendendola attiva.

In questo aspetto, lo spagnolo si accosta maggiormente all'italiano, prendendo in definitiva le distanze dall'inglese. Vediamo alcuni esempi:

EN	Improvements <u>need to be introduced</u> on the basis of realistic lead times but manufacturers <u>should be encouraged</u> to introduce measures ahead of legislation.
IT	In base a tempi di attesa realistici, <u>si devono introdurre</u> dei miglioramenti, ma i produttori <u>dovrebbero essere incoraggiati</u> a introdurre misure senza attendere i tempi dei legislatori.
ES	Según los tiempos de espera realistas, <u>deberían introducirse</u> mejoras, pero se <u>debe alentar a</u> los fabricantes de vehículos a que introduzcan medidas sin esperar a los legisladores.

EN	Significant safety benefits <u>could be rapidly introduced</u> to the EU vehicle parc if tax breaks <u>were introduced</u> by member state governments for the best performing cars in Euro NCAP.
IT	<u>Si potrebbero introdurre</u> rapidamente benefici significativi alla sicurezza nel parco veicoli dell'UE, se i governi degli Stati membri <u>introducessero</u> delle esenzioni fiscali per le auto con le migliori prestazioni in Euro NCAP.
ES	<u>Se podrían introducir</u> rápidamente beneficios significativos para la seguridad de la flota de vehículos de la UE, si los gobiernos de los Estados miembros <u>introdujeran</u> exenciones fiscales para los coches con las mejores prestaciones en Euro NCAP.

La regola grammaticale esplicita da Iguina e Dozier (2013:76) prevede che al posto della forma passiva si adotti l'attiva, spostando quindi l'attenzione sull'agente o causa efficiente, inficiando in parte quanto analizzato precedentemente in questo capitolo. Pertanto, ho dovuto escogitare soluzioni diverse, per mantenere la passività e la non responsabilità delle azioni subite in alcune delle frasi analizzate in precedenza:

EN	Every year 43,000 people <u>are killed</u> , and a further 1.6 million <u>are injured</u> on Europe's roads.
IT	Ogni anno in Europa <u>restano uccise</u> 43.000 persone e 1,6 milioni <u>subiscono</u> lesioni a causa degli incidenti stradali.
ES	Cada año en Europa 43 000 personas <u>son víctimas mortales de accidentes de tráfico</u> y 1,6 millones <u>sufren</u> lesiones graves.

EN	In the EU 43,000 people <u>are killed</u> every year on our roads.
IT	Nell'Unione Europea 43.000 persone <u>restano uccise</u> ogni anno sulle nostre strade.
ES	Cada año en la Unión Europea 43.000 personas <u>son víctimas mortales de accidentes</u> en nuestras carreteras.

Con questa soluzione, si può constatare che lo spagnolo si è allontanato sia dall'inglese che dall'italiano. Ritengo che per mantenere pressoché invariato il concetto espresso dalla passività, utilizzare 'son víctimas' fosse la strategia più indicata. Ciò ha implicato da parte mia una lieve modifica alla struttura del periodo, anticipando appunto 'accidentes de tráfico' e aggiungendo (prendendomi una libertà dai testi di partenza) 'mortales'.

Tuttavia, in altri casi ho cercato di mantenere l'intransitività nell'uso del verbo 'die', sia in italiano che in spagnolo, e ho deciso di non utilizzare eufemismi. Benché la scelta di inserire 'perdere la vita' o 'fallecer' siano possibili, ritengo che 'morire' e 'morir' siano i concetti chiari che la Federazione vuole esprimere, senza ricorrere a perifrasi o soluzioni auliche come 'perecer, inadatte al registro comunque medio-alto richiesto alla tipologia in questione. Ecco quindi come sono le versioni nelle tre lingue:

EN	As many as 6,500 people <u>die</u> in this type of accident each year on European roads.
IT	Ogni anno in Europa <u>muoiono</u> fino a 6.500 persone in questo tipo di incidenti.
ES	Cada año en Europa <u>mueren</u> hasta 6.500 personas en accidentes de este tipo.

Lo spagnolo, così come l'italiano, non prevede la collocazione del predicato necessariamente dopo il soggetto come accade in inglese: grammatiche come De Agostini (2010:59) attestano l'inversione di soggetto e predicato in inglese solo in testi letterari, determinando quindi nelle altre due lingue uno spostamento dell'attenzione su un elemento della proposizione piuttosto che un altro, nel mio caso intenzionale.

È possibile riscontrare l'ingerenza dell'inglese su altre lingue in particolare nel linguaggio giuridico, come mi ha fatto notare Sanz Villegas¹⁶⁷. Già in precedenza ho analizzato il caso di 'enforcement', che in taluni casi viene reso con il solo termine 'cumplimiento', invece di 'cumplimiento de la ley'. Si tratta di un'equivalenza 1: < 1, che secondo quanto riferisce Cosmai (2007:147) avviene quando un termine nella lingua d'arrivo copre solo parzialmente la gamma semantica relativa a un termine della lingua di partenza. La stessa Commissione europea ne attesta l'uso¹⁶⁸.

EN	Forming responsible attitudes towards speed as part of the driver education process is vital but so is the need to ensure that speed limits and <u>enforcement</u> levels are set in a consistent and logical way.
IT	La formazione di comportamenti responsabili nei confronti della velocità come parte dell'educazione dei conducenti è vitale, tanto quanto la necessità di garantire che i limiti di velocità e i livelli di <u>applicazione della normativa</u> siano fissati in modo coerente e logico.
ES	La formación de un comportamiento responsable con respecto a la velocidad como parte de la educación de los conductores es vital, tanto como la necesidad de garantizar que los límites de velocidad y niveles de <u>cumplimiento</u> se establezcan de manera coherente y lógica.

EN	Clearly an efficient <u>enforcement</u> system will always be needed but convincing the public of the importance and relevance of speed limits is an essential part of the Formula Zero strategy.
IT	Chiaramente un sistema di <u>applicazione della normativa</u> efficace sarà sempre necessario, ma convincere il pubblico dell'importanza e della

¹⁶⁷ Comunicazione verbale dell'ottobre 2015.

¹⁶⁸ http://ec.europa.eu/transport/road_safety/topics/behaviour/enforcement/index_es.htm [Ultima consultazione: 19.01.16]

	rilevanza dei limiti di velocità è una parte essenziale della strategia di Formula Zero.
ES	Es evidente que será necesario siempre un sistema de <u>cumplimiento de la ley</u> , pero convencer al público de la importancia y la pertinencia de los límites de velocidad es una parte esencial de la estrategia de Fórmula Cero.

Tra le influenze apportate dall'inglese, includo infine il lessico sportivo che, quando non si consolida nella lingua d'arrivo sotto forma di prestiti o anglicismi, è individuabile in calchi che sono entrati nell'uso comune della lingua, come ho analizzato in precedenza. Ecco di seguito il caso di “*tricampeón*”:

EN	One of the tragic accidents involved <u>triple World Champion</u> Ayrton Senna.
IT	[...] uno dei quali era <u>il tre volte Campione del Mondo</u> Ayrton Senna.
ES	[...] uno de los cuales era el <u>tricampeón</u> del mundo Ayrton Senna.

In questo caso, ci si trova di fronte a un'equivalenza 1: > 1, che avviene quando un singolo termine nella lingua d'arrivo corrisponde semanticamente a più termini della lingua di partenza. Attributi come *tricampeón*, *pentacampeón*, *eptacampeón* sono frequenti nel linguaggio sportivo spagnolo, sebbene la soluzione ‘*tres veces campeón*’ sia possibile.

6.5.5 Considerazioni finali sull'esercizio di traduzione attiva

Dopo aver terminato la traduzione, si sono resi necessari interventi di revisione¹⁶⁹. Nel tentativo di mantenere chiarezza e trasparenza anche nella lingua d'arrivo, mi è stata segnalata in parte una mancanza di fluidità del testo. Una certa mancanza di fluidità era probabilmente determinata già dal testo originale, che pur essendo in parte divulgativo, mantiene intatte alcune delle caratteristiche emerse nell'analisi macrolinguistica dei testi istituzionali del capitolo 2.

In definitiva, la traduzione attiva dall'italiano verso lo spagnolo ha comportato un impiego di tempo maggiore, non essendo lo spagnolo la mia lingua madre, benché gli interventi morfosintattici si siano rivelati inferiori, proprio per le già citate caratteristiche affini delle due lingue. Nel tentativo di ‘staccarmi’ dalle forme convenzionali dell'inglese, probabilmente

¹⁶⁹ Revisioni a cura della prof.ssa Natalia Peñin e della dott.ssa Sanz Villegas, esperta della DG Move.

nella traduzione in spagnolo è emersa una maggior influenza da parte dell'italiano, sebbene io sia intervenuto per evitare calchi dall'italiano e dall'inglese.

A conclusione del commento alle mie traduzioni, ho constatato che l'uso veicolare della lingua per tradurre da una seconda lingua a una terza può rivelarsi difficoltoso e non esente da problematiche di vario genere. Il mio tentativo è stato di rendere le traduzioni 'invisibili', per quanto possibile, pur mantenendo prioritaria l'intenzione di veicolare lo stesso messaggio della Federazione Internazionale dell'Automobile in tre lingue diverse, con un linguaggio chiaro, un'accuratezza terminologica e uno stile e registro opportuni, il tutto preservando al contempo le caratteristiche della tipologia testuale e della funzione comunicativa.

Indubbiamente, avere a disposizione il testo di partenza in inglese mi ha agevolato, sia perché si tratta di un testo originale, sia perché è redatto in una delle mie lingue di lavoro. In ipotetiche situazioni di lavoro in cui la lingua del testo originale non è conosciuta dal traduttore, può rappresentare un ostacolo ben più elevato, nonché un limite, fare affidamento sulla sola lingua veicolare. Anche se il testo tradotto è di qualità elevata, rimane in ogni caso una traduzione, quindi un'interpretazione intermedia del testo originale, con tutti i pro e contro generali, nonché gli elementi specifici che la differenziano da tale testo.

CONCLUSIONE

La scelta di tradurre un testo della Federazione Internazionale dell'Automobile ha rappresentato una sfida per me, sia per la particolare varietà a cui appartiene – un testo istituzionale ibrido, specialistico e divulgativo – sia per la difficoltà di coinvolgere tutte e tre le mie lingue di lavoro: l'inglese, l'italiano e lo spagnolo. Un ostacolo che ho dovuto fronteggiare prima della stesura dell'elaborato è stato sicuramente legato all'assenza di testi della FIA redatti in lingua italiana. Dal momento che l'istituzione presa in esame opera con alcune lingue di lavoro, tra cui inglese, francese, spagnolo e portoghese, ma non italiano, ho dovuto colmare il *gap* linguistico affidandomi a enti nazionali strettamente correlati, come l'ACI, il Ministero dei Trasporti, la Fondazione Ania, nonché le istituzioni europee, pur tenendo in considerazione le differenze dell'italiano contaminato dalle traduzioni comunitarie.

Svolgere una traduzione trilingue utilizzando la mia lingua madre come lingua veicolare è stata una pratica per me nuova, stimolante e non priva di incognite. Ha richiesto da parte mia un'analisi approfondita del dominio, il reperimento di risorse online, la consultazione di esperti e di riferimenti bibliografici che sull'argomento ad oggi scarseggiano, in parte perché il cosiddetto *ELF* (*English as a Lingua Franca*) è tuttora una varietà linguistica in evoluzione, in parte per la rivalutazione recente della traduzione attiva, recepita come pratica professionale a tutti gli effetti solo negli ultimi anni. Tuttavia, questo mi ha permesso di addentrarmi nel mondo della traduzione in un contesto professionale pressoché inedito per me, avvicinandomi non solo alla Federazione Internazionale dell'Automobile, ma anche alla Commissione europea, per la quale ho avuto l'opportunità e il privilegio di svolgere un breve ma prezioso periodo di formazione a Bruxelles, centro nevralgico delle istituzioni politiche europee.

In definitiva l'analisi testuale e il commento alle traduzioni hanno certamente arricchito il mio bagaglio di conoscenze sulle mie lingue di lavoro e su vari argomenti di grande rilevanza, sia dal punto di vista linguistico e traduttivo, sia dell'ambito della sicurezza stradale, di cui si occupa il *policy statement* della FIA. Inoltre, ho colto l'opportunità di approfondire le mie conoscenze sull'automobilismo e la Formula Uno, mia grande passione da sempre, da un punto di vista tecnico, teorico e non solo nozionistico. Rileggendo il testo di Formula Zero, ad esempio, non ho potuto fare a meno di confrontare i dati statistici, dal momento che il documento risale al giugno del 2000. In 15 anni l'UE ha fatto consistenti passi in avanti, riducendo il tasso dei morti sulle strade del 40% e del 13% circa dei feriti. Si tratta di dati confortanti, ma comunque ancora lontani dall'obiettivo prefissato da Visione Zero e conseguentemente da Formula Zero.

Come ho avuto modo di apprendere dagli esperti della DG Move, l'Europa è il continente con il minor tasso di morti sulle strade al mondo. È pur vero che sono subentrate altre variabili in gioco,

rappresentate dall'ingresso nell'UE di altri paesi negli ultimi anni: il calo più consistente registrato nel numero complessivo di morti per incidenti stradali tra il 2004 e il 2013 si è verificato in Lettonia, in Lituania e a Cipro, tre dei paesi che hanno aderito all'UE dal 1° maggio 2004 (Magnani 2003:124). Anche per quanto concerne il numero di morti tra i pedoni si è registrato un calo considerevole, pari al 37%, del 44% tra i conducenti e ancora più alto tra i passeggeri, con un tasso del 54%: segno che i provvedimenti comunitari, gli sforzi della Federazione e delle altre organizzazioni europee impegnate in campagne di sensibilizzazione e innalzamento degli standard di sicurezza hanno dato e continuano a dare frutti, sebbene il miglioramento progressivo che si è protratto quasi ininterrottamente da decenni potrebbe arrestarsi nel futuro prossimo e conoscere una fase di stallo.

In ogni caso, le previsioni e le statistiche presuppongono un margine di fallibilità, nonostante i grandi progressi apportati. La stessa Formula Uno lo ha dimostrato, dopo la tragica scomparsa di Jules Bianchi, avvenuta ad oltre vent'anni di distanza dall'ultima morte di un pilota in un Gran Premio. Per questa ragione, ritengo che la filosofia di Formula Zero sia ancora attuale e lontana dall'essere obsoleta, e che fosse quindi importante tradurre il testo in altre due lingue, per renderlo potenzialmente accessibile a un numero ancora più elevato di cittadini in tutto il mondo.

BIBLIOGRAFIA

- Aarts, F. & Aarts. J. (1982). *English Syntactic Structures*. Oxford: Pergamon Institute of English.
- Accademia della Crusca (1996). *Studi di grammatica italiana*.
- Aprile, M. (2005). *Dalle parole ai dizionari*. Bologna: Il mulino.
- Aijmer K., Altenberg B. e Johansson M. (1996), *Languages in Contrast: Papers from a Symposium on Text-based Cross-linguistic Studies*: Lund 4-5 March 1994. Lund: Lund University Press.
- Alfieri G. et al. (2011). *Guida alla redazione degli atti amministrativi: Regole e suggerimenti*. Firenze: Istituto di teoria e tecniche dell'informazione giuridica e Accademia della Crusca.
- Angeli, F. (2010). *Lingua, identità e immigrazione. Prospettive interdisciplinari*. A cura di Calvi M. V., Mapelli G., Bonomi M.. Milano: Lingua, Traduzione, Didattica.
- Aston, G. (1999). *Corpus use and learning to translate*. <http://www.sslmit.unibo.it/~guy/textus.htm>
- Aston, G. (2000). "Corpora and language teaching". In: Burnard, Lou & McEnery, Tony (eds), 7-17.
- Aston, G. (2000). "I corpora come risorse per la traduzione e per l'apprendimento". In S. Bernardini & F. Zanettin eds. (2000), pp. 21-29.
- Baker, M. e Saldanha, G. eds. (2009). *Routledge Encyclopedia of Translation Studies*. London/New York: Routledge.
- Baker, M. (1992). *In Other Words: A coursebook on translation*. Londra: Routledge.
- Baker, M. (1995). "Corpora in Translation Studies. An Overview and Suggestions for Future Research". In *Target*, 7(2), pp. 223-243.
- Balboni P. E. (1994). *Didattica dell'italiano a stranieri*. Roma: Bonacci.
- Balboni, P.E. (2000). *Le microlingue scientifico-professionali*. Torino: UTET Università.
- Balboni P. E., 2007, "Didattica delle microlingue e uso veicolare della lingua: il ruolo della traduzione", in MAZZOTTA P., SALMON L. (a cura di), *Tradurre le microlingue scientifico-professionali. Riflessioni teoriche e proposte didattiche*. Torino: UTET Università.
- Bascetta, C. (1962). *Il linguaggio sportivo contemporaneo*. Firenze: Sansoni.
- Beccaria G. L. (1987). *I linguaggi settoriali in Italia*. Milano: Bompiani.

- Beccaria, G.L. (diretto da) (1996), *Dizionario di linguistica e di filosofia, metrica, retorica*. Torino: Einaudi.
- Beeby Lonsdale A. (1996). *Teaching Translation from Spanish to English: Worlds Beyond Words*. Ottawa: University of Ottawa Press.
- Beeby, A. (1998). "Direction of Translation: Directionality". In M. Baker & G. Saldanha eds. *Routledge Encyclopedia of Translation Studies*. London: Routledge, pp. 63-67.
- Bernardini, S., Stewart, D. e Zanettin, F. (2003). Corpora in translator education: an introduction. In F. Zanettin et. al. (eds), *Corpora in Translator Education*.
- Berruto, G. (1987). *Sociolinguistica dell'italiano contemporaneo*. Roma: La Nuova Italia Scientifica.
- Berruto, G. (2002). *La linguistica italiana alle soglie del Duemila*, in *Sociolinguistica*, in C. Lavinio (a cura di). Roma: Bulzoni, pp. 471-503.
- Bhatia, V.K. (1993). *Analysing Genre: Language Use in Professional Settings*. London: Longman.
- Bhatia, V. K. & Gotti, M. (2006) *Explorations in Specialized Genres*. Bern: Peter Lang.
- Bombi, R. (2003). "Anglicismi come banco di prova dell'interferenza linguistica". In: Anna-Vera Sullam Calimani (ed.) *Italiano e inglese a confronto*. Firenze: Cesati, pp. 101-125.
- Bowker, L. & J. Pearson eds. (2002). *Working with specialized language: a practical guide to using corpora*. Londra/New York: Routledge.
- Byrne, J. (2014). *Scientific and Technical Translation Explained: A Nuts and Bolts Guide for Beginners*. Londra: Routledge.
- Cabré M.T. (1999). *Terminology: Theory, methods and applications*. Amsterdam/Philadelphia: John Benjamins.
- Cabré, M.T., R. Estopà & M. Lorente (1998). "Terminología y fraseología". In *Actas del V Simposio Iberoamericano de Terminología: Terminología, ciencia y tecnología*. México: Colegio de México & Unión Latina, pp. 67-81.
- Calvi, M.V. (2009). *Las lenguas de especialidad en español*. Roma: Carocci.
- Campbell, S. (1998). *Translation into the Second Language*. Londra/New York: Longman.
- Casamassima, P. (1996). *Storia della Formula I*. Bologna: Calderini.
- Castaldo, S. e Mauri, C. (2007). *Innovazione, experience, partnership. Casi di innovazione nel retail*. Milano: Franco Angeli.
- Cogo, A. e Dewey M. (2012) *Analysing English as a Lingua Franca. A Corpus-driven Investigation*. Londra: Continuum.

- Comar, I. (2003). “L’oggetto: la sintesi del documento amministrativo”. In Franceschini e Gigli (2003), *Semplificazione del linguaggio amministrativo*. Trento: Comune di Trento, pp. 169-180.
- Coonan, M. C. (2002). *La lingua straniera veicolare*. Torino: UTET Libreria.
- Corpas Pastor, G. (2001). “Compilación de un corpus ad hoc para la enseñanza de la traducción inversa especializada”. *Revista de Traductología*, 5, pp. 155-184.
- Cortelazzo, M. A. (a cura di) (1999). *Semplificazione del linguaggio amministrativo. Esempi di scrittura per le comunicazioni ai cittadini*. Padova: Comune di Padova.
- Cortelazzo, M.A. (1994). *Lingue speciali. La dimensione verticale*. Padova. Unipress.
- Cortelazzo, M. A.; Pellegrino, F. (2002). “30 Regole per scrivere testi amministrativi chiari”. In *Guida agli Enti Locali*, n. 20, 25 maggio 2002, pp. XXV-XXXV.
- Cortelazzo, M. A.; Pellegrino, F. (2003). *Guida alla scrittura istituzionale*. Roma-Bari: Laterza.
- Cortelazzo, M. et al. (2006). *Comunicazione istituzionale e semplificazione del linguaggio*. Università degli Studi della Calabria.
- Cortese, G. (1996). *Tradurre i linguaggi settoriali*. Torino: Cortina.
- Coseriu, E. (1973). *Lezioni di linguistica generale*. Torino: Boringhieri.
- Cosmai, D. (2011). *Il linguaggio delle istituzioni comunitarie tra creazione terminologica e resa traduttiva*. Trieste: EUT. <http://www.openstarts.units.it/dspace/handle/10077/2900>
- Cosmai, D. (2007). *Tradurre per l’Unione Europea. Problematiche e strategie operative*. Milano: Hoepli.
- D’Achille, Paolo. (2003). *L’italiano contemporaneo*. Bologna: Il Mulino.
- Dardano, Maurizio. (2005). *Nuovo manualetto di linguistica italiana*. Bologna: Zanichelli.
- De Agostini (2010). *Tutto inglese. Un dizionario completo, una grammatica essenziale*. Milano: De Agostini.
- De Beaugrande, R. A. e Dressler, W. U. (1994). *Introduzione alla linguistica testuale*. Bologna: Il Mulino.
- De Francesco, C. (2005). *Testi e nuovi media*. Milano: Apogeo.
- De Hériz A. L. e Morelli M. (2007). “La didattica nei linguaggi settoriali nei moduli di lingua e traduzione spagnola”. In Mazzotta, P. e Salmon L. (2007). *Tradurre le microlingue scientifico-professionali*. Torino: UTET Università.
- De Mauro, T. (1997). *Guida all’uso delle parole*. Roma: Editori Riuniti.

- Delisle, J., Lee-Jahnke H. e Cornier M.C., a cura di Ulrych M., trad. di Falbo C. e Musacchio M.T. (2002). *Terminologia della traduzione*. Milano: Hoepli.
- Desiderio, F. (2000). *Inglese*. Milano: Alpha Test.
- Duff, A. (1981). *The third language: Recurrent Problems of Translation into English*. Oxford: Pergamon.
- Duranti, A. (2005). *Antropologia del linguaggio*. Roma: Meltemi.
- Elvik, R. (2009). *The Handbook of Road Safety Measures*. Bingley: Emerald Group Publishing
- Ferrari, A. & Zampese, L. (2000), *Dalla frase al testo. Una grammatica per l'italiano*. Bologna: Zanichelli.
- FIA (2015). *The FIA Formula One World Championship Sporting Regulations*. Parigi: Editions V.M.
- Fioritto, A. (a cura di) (1997). *Manuale di stile*. Bologna: il Mulino.
- Fortis, D. (2005). “Il linguaggio amministrativo italiano”. *Revista de Llengua i Dret*, núm. 43. Pisa: Dipartimento di Linguistica dell'Università di Pisa.
- Fortis, D. (2013). *Scrivere per il web*. Milano: Maggioli.
- Gallas, T. (2007). “Drafting multilingue: missione impossibile?”. In E. Ioriatti Ferrari (2007) *Interpretazione e traduzione del diritto: atti del Convegno tenuto a Trento presso la Facoltà di Giurisprudenza il 30 novembre 2007*. Wolters Kluwer Italia, pp. 27-40.
- Galli de' Paratesi, N. (2009). “Eufemismo e disfemismo nel linguaggio politico e nell'italiano di oggi”. Da *Synergies Italie* n° spécial 2009. Roma: American University of Rome, pp. 137-144.
- Garajová, K. (2014). *Manualetto di stilistica italiana*. Brno: Università di Masarykova.
- Gavioli, L., Zorzi Calò, D., (1995) “La trasparenza nella comunicazione istituzionale”. Note linguistiche, in Arena G. (1995), *La comunicazione di interesse generale*. Bologna: Il Mulino, pp. 97 ss.
- Gavioli, L. (2005). *Exploring Corpora for ESP Learning*. Amsterdam: John Benjamins, pp. 1-176.
- Gensini, S. (1986). “Spazio linguistico in Italia”, in S. Gensini – M. Vedovelli (a cura di), *Teoria e pratica del Glottokit. Una carta d'identità per l'educazione linguistica*. Milano: Franco Angeli, p. 30-73.
- Giovanardi C. e Gualdo R. (2008). *Inglese-italiano 1 a 1. Tradurre o non tradurre le parole inglesi?*. Lecce: Manni.

- Gotti, M. (1991). *I linguaggi specialistici. Caratteristiche linguistiche e criteri pragmatici*. Firenze: La Nuova Italia.
- Gotti, M. (1992). *Testi specialistici in corsi di lingue straniere*. Firenze: La Nuova Italia.
- Gotti, M. (2003). *Specialized Discourse. Linguistic Features and Changing Conventions*. Bern: Peter Lang.
- Gotti, M. & Giannoni, D. S. (2006). *New Trends in Specialized Discourse*. Bern: Peter Lang
- Gotti, M. (2008). *Investigating Specialized Discourse*. Bern: Peter Lang
- Grosman, M. (2000). "Non-mother tongue translation – An open challenge". In M. Grosman, M. Kadrić, I. Kovačić e M. Snell-Hornby (Eds). *Translation into Non-Mother Tongues. In professional Practice and Training*. Tübingen: Stauffenburg Verlag, pp. 21-34.
- Halliday, M. A. K. e Hasan, R. (1989). *Language, Context and Text: Aspects of Language in a Social-Semiotic Perspective*, 2nd edition. Oxford: Oxford University Press.
- Hoffmann, L. (1984). "Seven roads to LSP", in *Fachsprache/International Journal of LSP*, VI, 1-2, pp.28-38.
- Iguina Z. e Dozier E. (2013). *Manual de gramática: En español*. Boston: Cengage Learning.
- Jakobson, R. (1966) "On Linguistic Aspects of Translation", in Reuben Brower (ed.), *On Translation*. New York: OUP.
- Kelly, D. et al. (2003). *La Direccionalidad en Traducción e Interpretación: Perspectivas Teóricas, Profesionales y Didácticas*. Granada: Editorial Atrio.
- Kilgarriff, A. (2001). "Comparing corpora," In *International Journal of Corpus Linguistics*, vol. 6, no. 1, pp. 97-133.
- Lepschy, G. (1992). *La Linguistica del Novecento*. Bologna, Il Mulino.
- Lorenzo, E. (1996). *Anglicismos hispánicos*. Madrid: Gredos.
- Lorenzo, M.P. (2003). "La traducción a una lengua extranjera: uno de los muchos desafíos a la competencia traductora". In Kelly et al. (2003), *La Direccionalidad en Traducción e Interpretación: Perspectivas Teóricas, Profesionales y Didácticas*. Granada: Editorial Atrio, pp. 94-115.
- Maggi, F. et alii (a cura di), 2002, *Lingue straniere veicolo d'apprendimento*. Pavia: Ibis.
- Magnani, B. (2003). *Le prospettive dell'allargamento dell'Unione nell'ambito dell'integrazione europea*. Università degli Studi di Genova.
- Magris M. et al. (2002). *Manuale di terminologia: Aspetti teorici, metodologici e applicativi*. Milano: Hoepli.

- Mammino, L. (1995). *Il linguaggio e la scienza. Guida alla precisione del linguaggio*. Torino: SEI.
- Mangano, D. e Terracciano B. (2013). Il senso delle soggettività: Ricerche semiotiche - Atti congresso AISS 2013. Roma: Edizioni Nuova Cultura.
- McEnery, T. & Wilson, A. (1997): Multi-media corpora. In: Lewandowska-Tomaszczyk, B. & Melia, P. J. (eds). *Proceedings of PALC 97*. Lodz: Lodz University Press, pp. 24-33.
- Meierkord, C. e Knapp K. (2002). "Approaching Lingua Franca Communication". In K. Knapp and C. Meierkord (eds) *Lingua Franca Communication*, Francoforte: Lang, pp. 9-33.
- Mikoyan, A. (2000). "Target language competence in translation: Priorities in training translators into the non-mother tongue (Russian-English)". In Grosman, M. Kadrić, I. Kovačić e M. Snell-Hornby (Eds) *Translation into Non-Mother Tongues. In professional Practice and Training*. Tübingen: Stauffenburg Verlag, pp. 205-210.
- Molina L. e Hurtado Albir A. (2002). "Translation Techniques Revisited: A Dynamic and Functionalist Approach". *Da Meta : journal des traducteurs / Meta: Translators' Journal*, vol. 47, n° 4, 2002. Barcelona: Universitat Autònoma de Barcelona, p. 498-512.
- Monti, J. (2007). "Localizzazione: il ruolo e i saperi della traduzione". In G. Marchesini G., C. Montella, (2007) *I saperi del tradurre. Analogie, affinità e confronti*. Milano: Franco Angeli.
- Mori, L. (2001). "La traduzione interlinguistica de i documenti ufficiali della commissione europea". In *Terminologie et Traduction: la revue des services linguistiques des institutions européennes*, 1: 36-123.
- Newmark, P. (1981). *Approaches to Translation*. Oxford: Pergamon.
- Newmark, P. (1988). *La traduzione: regole e metodi*. Milano: Garzanti.
- Newmark, P. (1992). *Manual de traducción*. Madrid: Cátedra.
- Nida, E.A. (1964). *Toward a Science of Translating*. Leiden: Brill.
- Nuccorini, S. (1996). "Dizionari specialistici e traduzione". In G. Cortese (a cura di), *Tradurre i linguaggi settoriali*. Torino: Libreria Cortina, pp. 131-153.
- Pearson, J. (1998). *Terms in Context*. Amsterdam/Philadelphia: Benjamins.
- Perini, E. (2012). *Scrivere bene (o quasi)*. Firenze-Milano: Giunti.
- Pokorn, N. K. (2005). *Challenging the traditional axioms: Translating into a non-mother tongue*. Amsterdam and Philadelphia: John Benjamins.
- Pokorn, N. K. (2011). "Directionality". In Y. Gambier e L. van Doorslaer (eds.) *Handbook of Translation Studies: Volume 2*. Amsterdam and Philadelphia : John Benjamins, pp. 37-39.

- Portine H. (1978). «Argumentation, discours de spécialité et documents authentiques» in Aa. Vv. *L'utilisation des documents authentiques dans l'enseignement-apprentissage des langues de spécialité*, Actes du Colloque CRAPEL 2-3-4 mars 1978, p. 143-157.
- Prandi, M. (2006). *Le regole e le scelte – Introduzione alla grammatica italiana*. Torino: UTET Università.
- Raso, T. (1999-2000). «Origini e strategia dell'informazione in alcune testualità burocratiche». In *Studi linguistici italiani*, 25, 1999, pp. 234-266 e 26, 2000, pp. 97-129.
- Raus, R. a cura di (2010). *Multilinguismo e terminologia nell'Unione europea*. Milano: Hoepli.
- Rendall, I. (1993). *Bandiera a scacchi – 100 anni di competizioni automobilistiche*. Milano: Vallardi.
- Renzi L. et al. (2010). *Grande grammatica italiana di consultazione*. Bologna: Il Mulino.
- Roncoroni, F. (2010). *Manuale di scrittura non creativa*. Milano: BUR.
- Roveda, I. (2006). *Partnership: strumento per l'innovazione. Istruzioni operative per aziende che operano a progetto o su commessa*. Milano: Franco Angeli.
- Sabatini, F. (1999). “ ‘Rigidità-esplicitzza’ vs ‘elasticità-implicitzza’: possibili parametri massimi per una tipologia dei testi”. In G. Skytte e F. Sabatini (1999). 141-172
- Sabatini, F.; Coletti, V. (1997). *DISC: Dizionario Italiano Sabatini Coletti*. Firenze: Giunti.
- Sager, J. C. et al. (1980). *English Special Languages. Principles and Practice in Science and Technology*. Wiesbaden: Brandstetter.
- Salmon, L. (2004), “La traduzione nella didattica della L2: riflessioni preliminari”, in E. Klett et al. (a cura di), *Enseñanza-aprendizaje de Lenguas Extranjeras. Enfoques y contextos*. Buenos Aires: Araucaria
- Scarpa, F. (2008). *La traduzione specializzata – Lingue speciali e mediazione linguistica*. Milano: Hoepli.
- Schirmacher, P. (1996). *Evolution de la securite et de la medicalisation des epreuves de Formule 1. Etude retrospective de 1989 a 1995*. (Thèse pour le Doctorat en Médecine). Marseille.
- Sepe, S., a cura di (2003). *La semplificazione del linguaggio amministrativo*. Presidenza del Consiglio dei Ministri-Scuola Superiore della Pubblica amministrazione.
- Serianni, L. (1986). «Il problema della norma linguistica dell'italiano». In *Gli annali dell'Università per Stranieri* [di Perugia], VII. Perugia: Università per gli Stranieri, pp. 47-69.
- Serianni, L. (2003). *Italiani scritti*. Bologna: Il Mulino.

- Serragiotto, G., a cura di (2003). *L'uso veicolare della lingua, numero monografico di Scuola e Lingue Moderne*. Milano: Garzanti.
- Sobrero, A. A. (1993). "Lingue speciali". In Id. (a cura di). *Introduzione all'italiano contemporaneo. La variazione e gli usi*. Roma-Bari: Laterza, pp. 237-277.
- Sobrero, A. A. (2006). *Introduzione all'italiano contemporaneo*. Roma-Bari: Laterza.
- Stanojevic, M. (2011). "Legal English – Changing Perspective". In *Linguistics and Literature* Vol. 9, No 1, pp. 65-75.
- Stella, A. (1987). "Il linguaggio sportivo". In *I linguaggi settoriali in Italia*, a cura di G.L. Beccaria. Milano: Bompiani, pp. 141-52.
- Stewart, D. (1999). "Translators into the foreign language: Charlatans or professionals?". In *Rivista Internazionale di Tecnica della Traduzione*, 4: 41-67.
- Sun, Y.C. e Wang, L.Y. (2003). "Concordancers in the EFL Classroom: Cognitive Approaches and Collocation Difficulty". In *Computer Assisted Language Learning*, vol. 16, no. 1, pp. 83-94.
- Swales, J. (1990). *Genre Analysis. English in Academic and Research Settings*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Taviano, S. (2010). *Translating English as a Lingua Franca*. Milano: Mondadori.
- Taylor, C. (1998). *Language to Language. A Practical and Theoretical Guide for Italian/English Translators*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Torzi, I. (2014). *Appunti di pragmalinguistica*. Milano: EDUCatt.
- Tosi, A. (2007). *Un italiano per l'Europa: la traduzione come prova di vitalità*. Roma: Carocci.
- Trimble, L. (1985). *English for Science and Technology*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Ulrych, M. (1999), *Focus on the Translator*. Padova: Unipress.
- Vandone, F. (1997). *L'evoluzione della tecnica di guida nella Formula 1*. Genova: Sagep.
- Varantola K. (2000) "Translators, dictionaries and text corpora", in *I corpora nella didattica della traduzione. Corpus Use and Learning to Translate*. A cura. di S. Bernardini & F. Zanettin. Bologna: CLUEB, pp. 117-133.
- Varantola, K. (2002) "Disposable corpora as intelligent tools in translation". In *Cadernos de Tradução IX –Tradução e Corpora*,1:9, pp.171-189.

Zanettin, F., 2000, “Parallel Corpora in Translation Studies: Issues in Corpus Design and Analysis” in M. Olohan, (ed.) *Intercultural Faultlines: Research Models in Translation Studies I*, St. Jerome, Manchester: 105–118.

Zanettin, F., 2012. *Translation-driven Corpora Corpus Resources for Descriptive and Applied Translation Studies*. Manchester: St. Jerome Pub.

SITOGRAFIA

<http://acc.com.co/>

<http://ait-touringalliance.com/about-ait-its-history>

<http://autosprint.corrieredellosport.it/>

<http://ec.europa.eu/>

<http://f1.wikia.com/wiki/>

<http://fiaregion1.com/>

<http://fiaregion2.com/>

<http://www.aci.it/>

<http://www.autoinformazioni.org/>

<http://www.cdaaca.org.ar/Institucional.aspx>

http://www.cometis.de/uploads/tx_ttproducts/datasheet/100_IFRS_Dictionary_English_Italian_readingsample.pdf

<http://www.energyagency.org.uk/en/>

<http://www.erscharter.eu/it>

<http://www.esteri.it/>

<http://www.euroncap.com/>

<http://www.eurorap.org/about-us/>

<http://www.exteriores.gob.es/>

<http://www.fia.com/>

<http://www.fiafoundation.org/>

<http://www.fiainstitute.com/>

http://www.fomento.gob.es/mfom/lang_castellano/default.ht

<http://www.formula1-dictionary.net/safety.html>

<http://www.fundeu.es/recomendacion/formula-1-extranjerismos-innecesarios/>
<http://www.internationaltransportforum.org/irtadpublic/about.html>
http://www.ivrea.aci.it/IMG/pdf/Brochure_PDF_sicurezza.pdf
<http://www.laurenceanthony.net/software/antconc/>
<http://www.makecarsgreen.com/about.html>
<http://www.maldura.unipd.it/buro/trentaregole.html>
<http://www.mit.gov.it/>
<http://www.omegat.org/it/omegat.html>
<http://www.omnicorse.it/>
<http://www.oxforddictionaries.com/>
<http://www.quattroruote.it/>
<http://www.race.es/>
<http://www.realpost.it/news/governo/2013/12/11/post/incidenti-stradali-l-ue-comunica-il-calo-del-numero-delle-vittime-della-strada-ma-il-dato-sui-725.html>
<http://www.saferjourneys.govt.nz/>
http://www.transport-links.org/transport_links/filearea/publications/1_578_PA1337_1994.pdf
<http://www.treccani.it>
<http://www.un.org/en/sections/about-un/official-languages/>
<http://www.unece.org/info/ece-homepage.html>
<http://www.visionzeroinitiative.com/>
<http://www.who.int/roadsafety/>
https://it.wikipedia.org/wiki/Incidenti_mortali_di_Formula_1
<https://notepad-plus-plus.org/>
<https://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport>
<https://www.ssa.gov/>
https://www.swov.nl/index_uk.htm
<https://www.zhaw.ch/en/university/>

APPENDICE

▪ **Il corpus comparabile monolingue specializzato in inglese**

Titolo testo	N° parole	Tipologia testuale	Data pubblicazione
A Guide to developing and funding motor sport safety worldwide	3.173	Rivista specializzata del FIA Institute	2009
Anti doping guide for drivers	2.500	Rivista specializzata del FIA Institute	2006
Developing Nations – A report on the motor sport safety development fund	10.291	Testo istituzionale del FIA Institute	s.d.
Europe in Motion – Sustainable Mobility in the New Millenium	5.937	Testo istituzionale della FIA	2000
Facility improvement programme – Best practice framework	7.054	Rivista specializzata del FIA Institute	2009
Fia Brandbook – A World in Motion	2.354	Testo istituzionale della FIA	2012
Fia Foundation – Annual Report 2014	24.944	Testo istituzionale della FIA Foundation	2014
FIA Institute – Formula for Safety	12.630	Testo istituzionale del FIA Institute	2006
Global Plan for the Decade of Action for Road Safety 2011-2020	5.833	Testo istituzionale delle Nazioni Unite	2011
Global road safety facility – Strategic plan 2013-2020	7.696	Testo istituzionale di GRSF	2013
Guidance for the safe transport of children and young people for Parents/Carers	3.009	Testo istituzionale della RAC	2013
Guide for the use of HANS in international motor sport	2.650	Testo tecnico settoriale del FIA Institute	2007
Mobility For All	11.480	Testo istituzionale della FIA	2010
Official Safety Training Programme Accreditation Guidelines	10.090	Linee guida del FIA Institute	2013
Pedestrian Safety	43.789	Manuale della OMS e della FIA Foundation	2013

RAC Report on Motoring 2015	17.659	Report della RAC	2015
Road Safety Good Practice Guide	44.935	Testo istituzionale del Ministero dei Trasporti britannico	s.d.
Safe roads for all – A post-2015 agenda for health and development	24.446	Testo istituzionale di Make Roads safe	2015
Safe Streets for London The Road Safety Action Plan for London 2020	24.961	Testo istituzionale del Ministero dei Trasporti britannico	2013
Strategic Framework for Road Safety	22.709	Testo istituzionale del Ministero dei Trasporti britannico	2011
The Highway Code	36.277	Testo normativo	2015
Towards a European road safety area - Policy orientations on road safety 2011-2020	4.593	Testo istituzionale della Commissione europea	2010
UN Decade of Action for Road Safety 2011-2020	1.328	Testo istituzionale delle Nazioni Unite	2011
Young driver safety programme – Best practice framework	7.014	Rivista specializzata del FIA Institute	2012
Young drivers safety programme – Accreditation guidelines	6.075	Rivista specializzata del FIA Institute	2012

▪ **Il corpus *ad hoc* specializzato in italiano**

Titolo testo	N° parole	Tipologia testuale	Data pubblicazione
ACI – sintesi italiana Global Plan	2.028	Testo istituzionale dell'ACI	2011
ACI Pordenone – Uso cinture di sicurezza	424	Report dell'ACI	2006
Analisi sull'incidentalità degli utenti deboli della strada	5.682	Testo tecnico e statistico dell'ACI	2013
Brochure Pioneer – Guida In Car entertainment	72.136	Brochure, testo tecnico	2006
Consigli ACI – Seggiolini per bambini	562	Report dell'ACI	2010
Decennio di iniziative per la sicurezza stradale 2011-2020	815	Testo istituzionale dell'ACI	2011
Incidenti stradali 2014 – Stima	2.657	Testo contenente dati ISTAT	2015

preliminare			
Istruzioni uso dispositivo Hans	1.812	Testo tecnico dell'ACI	2007
La missione dell'Automobile Club Campobasso	653	Testo divulgativo dell'ACI	s.d.
La rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone.	3.920	Nota dell'ISTAT	2011
Linee Guida per la progettazione degli attraversamenti pedonali	38.767	Testo istituzionale dell'ACI	2011
Linee Guida per la sicurezza stradale	10.769	Testo istituzionale – Assessorato ai Trasporti, Infrastrutture, Direzione Trasporti, Infrastrutture, Mobilità e Logistica	2009
Normativa Antidoping	2.247	Testo istituzionale dell'ACI	2012
Nuovo codice della strada	278.567	Testo normativo	2015
Orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale – Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale	4.593	Testo istituzionale della Commissione europea	2010
Provvedimento n. 21158	1.570	Testo giuridico della NOVACOM Europe	2010
Statuto ACI – Ascoli Piceno	8.576	Testo normativo dell'ACI	2011
Test dei seggiolini auto per bambini	5.489	Testo istituzionale dell'ACI	2010

▪ **Il corpus *ad hoc* specializzato in spagnolo**

Titolo testo	N° parole	Tipologia testuale	Data pubblicazione
Análisis de los Sistemas de Retención Infantil 2015	10.585	Report della RACE	2015
Campaña de seguridad vial RACE	613	Testo istituzionale della RACE	2011
Código de tráfico y seguridad vial	47.1272	Testo normativo	2015
Conductores senior y seguridad vial	10.557	Report della RACE	2013
Criterios de movilidad – Las zonas peatonales	11.500	Testo istituzionale della RACC	2008
Cuaderno didáctico sobre Educación Vial y Salud	41.085	Articolo di ricerca del Governo spagnolo	2004

Estrategia de seguridad vial 2011-2020	19.383	Testo istituzionale del Ministero degli Interni spagnolo coordinato dalla Dirección General de Tráfico	2010
Estudio de la Mortalidad a 30 días por Accidentes de Tráfico	34.868	Testo specializzato	2004
Evaluación de la Red de Carreteras del Estado	8.628	Report della RACE	2015
Informe Jóvenes Conductores	5.015	Report della RACE	2012
Informe Puntos Negros Año 2007	6.163	Report del Ministero degli Interni spagnolo	2008
Informe RACE – Bosch sobre sistemas de seguridad y antigüedad del vehículo, y su relación con la accidentalidad vial en España	23.395	Report della RACE	2013
Módulo de Educación Vial para Educación Secundaria de Personas Adultas	5.528	Testo istituzionale del Ministero degli Interni spagnolo	2008
Objetivo Cero – Objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el Enfoque sobre un sistema seguro	9.236	Testo istituzionale dell'OCSE	2008
Sistema HANS – para no perder la cabeza	1.362	Testo tecnico settoriale	2007

▪ **Il corpus trilingue inglese-italiano-spagnolo**

Titolo testo EN-IT-ES	Tipologia testuale	Data pubblicazione
Candidates for Good Practice Guidelines (3498) Orientamenti per i candidati alle buone prassi (4059) Directrices para los candidatos a la buena práctica (4178)	Testo istituzionale della Carta europea della sicurezza stradale	s.d.
Commitment Guidelines – Focus on youth commitment (3459) Orientamenti sugli impegni – Focus sugli impegni a	Testo istituzionale della Carta europea della sicurezza stradale	s.d.

favore dei giovani (4036) Directrices para los compromisos – Centrado en el compromiso para los jóvenes (4127)		
Common Position (EC) No 11/2005 (4933) Posizione Comune (CE) N. 11/2005 (5161) Posición Común (Ce) N. 11/2005 (5560)	Testo normativo UE, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale	2005
Design for a modern Europe: Benefiting Europe's consumers and boosting European competitiveness (5184) Design per un' Europa moderna: maggior beneficio ai consumatori europei e nuova spinta alla competitività europea (6383) Diseño de una Europa moderna: ventajas para los consumidores europeos e impulso de la competitividad europea (6673)	Testo promozionale di ECAR	s.d.
Euro NCAP How to read the stars (1280) Euro NCAP Come leggere le stelle (1314) Euro NCAP Interpretación de las estrellas (1488)	Testi informativi del programma Euro NCAP	s.d.
Euro NCAP Safety Campaigns (2196) Euro NCAP Campagne sulla sicurezza (2307) Euro NCAP Campañas de seguridad (2639)	Testi informativi del programma Euro NCAP	s.d.
Euro NCAP The Ratings Explained (3524) Euro NCAP La valutazione in dettaglio (2531) Euro NCAP Descripción de las valoraciones (2995)	Testi informativi del programma Euro NCAP	s.d.
Free Competition and fair prices for vehicle spare parts. (5184) Libera concorrenza e prezzi giusti per i pezzi di ricambio per autoveicoli (6383) Libre competencia y precios justos para las piezas de recambio de automóviles (6673)	Testo istituzionale di European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market	s.d.
Make Cars Green (3834) Auto Verdi (4875) Por una conducción más verde (4987)	Testo istituzionale della FIA	2007
Priorities in EU road safety Progress report and ranking of actions (11880) Le priorità della sicurezza stradale nell'unione europea Relazione di avanzamento e classificazione delle azioni (12889) Prioridades de la seguridad vial de la UE	Comunicazione della commissione europea, testo giuridico	2000

Informe de situación y clasificación de las acciones (13591)		
Road Safety Communication Campaigns – Manual for design, implementation and evaluation (6629) Campagne di comunicazione sulla sicurezza stradale – Manuale di progettazione, attuazione e valutazione (6885) Campañas de comunicación de seguridad vial - Manual Para Diseño, Aplicación Y Evaluación (7050)	Manuale specialistico di CAST	2010
Road safety -Policy orientations on road safety 2011-2020 (1048) Sicurezza stradale - orientamenti 2011-2020 per la sicurezza stradale (1129) Seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020 (1264)	Testo istituzionale della Commissione europea	2010
Towards a European road safety area (5169) Verso uno spazio europeo della sicurezza stradale (5819) Hacia un espacio europeo de seguridad vial (5962)	Testo istituzionale della Commissione europea	2011

▪ **Il corpus parallelo inglese-spagnolo**

Titolo testo EN-ES	Tipologia testuale	Data pubblicazione
A guide to developing and funding motor sport safety worldwide (3173) Guía para el desarrollo y la financiación de la seguridad en el automovilismo a escala mundial (3716)	Rivista specializzata del FIA Institute	2009
Decade of Action for Road Safety 2011-2020 (6363) Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020 (8613)	Testo istituzionale delle Nazioni Unite	2010
Developing Nations – A report on the motor sport safety development fund (10291) Desarrollo de Naciones – Informe del Fondo para el Desarrollo de la Seguridad en el Automovilismo (11973)	Rivista specializzata della FIA Foundation	online
Facilities Improvement Programme – Best practice	Rivista specializzata del FIA	2009

Framework (7054) Programa de mejora de las instalaciones – Plan marco de mejores prácticas (8273)	Institute	
Official Safety Training Programme - Accreditation Guidelines (10090) Programa de formación en seguridad Para oficiales guías directrices Para la acreditación (12304)	Rivista specializzata del FIA Institute	2013
Young Driver Safety Programme – Accreditation Guidelines (6075) Programa de seguridad para jóvenes pilotos – Directrices sobre acreditación (7325)	Rivista specializzata del FIA Institute	2012
Young Driver Safety Programme – Best Practice Framework (7014) Programa de seguridad para jóvenes pilotos – Plan marco de mejores prácticas (8138)	Rivista specializzata del FIA Institute	2012
Vision Zero On The Move (4225) Visión Cero En Camino (4783)	Testo istituzionale del Ministero dei trasporti svedese	2015