

attualità

La strage impunita

Morti per incidente In sei mesi i pirati della strada sono aumentati del 74 per cento: uno su tre non viene identificato, mentre per gli altri le pene sono blande, o irrisorie. I parenti delle vittime insorgono e chiedono nuove leggi. Più dure.

di GIANLUIGI NUZZI

Superano autovelox, etilometri, patente a punti e aule dei tribunali. I pirati della strada imbottiti di alcol, coca, allucinogeni uccidono. Spesso nemmeno vengono presi, quasi sempre rimangono impuniti. Quasi mai, nemmeno se alle spalle hanno altri omicidi colposi, vanno in carcere. Si rassegni Giuseppe Caracci di Rho. La figlia neolaureata Roberta è rimasta falciata dal cocktail Valium e hascisc che ha spinto l'ex tossicodipendente Alessandro Mega, patente ritirata, a 100 km/h con l'auto sulla 500 della ragazza, un proiettile. Oggi Mega ozia a San Vittore, non ci resterà a lungo.

Il pericolo di reiterazione del reato indicato dal gip Guido Salvini pur di lasciarlo dietro le sbarre è destinato a sbriciolarsi dinanzi all'impunità della giurisprudenza che ignora chi uccide per strada. «Né la campagna di informazione sui rischi derivanti dalla guida in stato di ebbrezza o sotto l'effetto di stupefacenti» scrive Salvini nell'ordinanza «né le più elevate sanzioni del decreto sicurezza né la sospensione già inflitta lo hanno in alcun modo dissuasivo». No, la dissuasione conta poco. Mega se n'è infischiato. Anche oggi: «Non ricordo nulla». Così quei pochi che conoscono

la scomodità della cella stanno dentro solo quanto basta perché la notizia scivoli fuori dei giornali, spenta dalla normalità.

Così i pirati della strada aumentano: cresciuti del 74 per cento nei primi sei mesi di quest'anno. Uno su tre nemmeno viene identificato. L'anno scorso in 60 hanno ammazzato e ancora lampeggiano chiedendo strada, tranquilli al volante, liberi. A coriandoli il Codice della strada.

Per il ministero della Sanità, l'80 per cento degli incidenti è dovuto proprio all'alcol, ben oltre un terzo di quelli gravi con morti rimasti sull'asfalto. Per l'Istat «gli incidenti a più alto rischio di morte sono quelli dovuti a un anormale stato psicofisico del conducente. Tali incidenti presentano, infatti, il tasso di mortalità più elevato: 6,6 per cento contro il 2,2 per cento relativo agli incidenti generati dagli errati comportamenti di guida del conducente». Una radiografia allarmante con l'Ue che punta a ridurre le morti per strada del 50 per cento entro il 2010. Ma in Italia siamo indietro.

Che cosa non funziona? Con il dolore dentro per la perdita di un'amica, Elena Valdini, giovane giornalista piacentina, incasella oggi a uno a uno le questioni irrisolte, le contraddizioni, gli scandali, scandaglia i motivi che

fanno del saggio *Strage continua* (Chiarelettere, 12 euro, 224 pagine) una ricerca lucida, un pugno allo stomaco che colpisce l'indifferenza di tanti automobilisti. Anche perché, come scrivono nella prefazione con efficacia Massimo Cirri e Filippo Solibello, conduttori di *Caterpillar* su Radio2, «i morti da scontri stradali sono morti di straordinaria lievità. Non interrogano, non pesano. Il dolore estremo delle persone che perdono un congiunto resta fatto privato, incidente. Non si è mai potuto costituire come dolore sociale, questione di tutti, interrogazione. Morire di traffico è morte "naturale", parte integrante del nostro scenario di vita. Non genera proteste, stupore, spavento. Un'ipnosi collettiva».

La strage continua rimane però sotto gli occhi: ogni giorno in Europa muoiono per scontro stradale gli stessi passeggeri di un aereo di linea.

La terza domenica di ogni novembre è la giornata mondiale in ricordo delle vittime della strada. Come Alessandro Cantini, deceduto nelle colline senesi a Barberino Val d'Elsa. Chi ha provocato lo scontro, Piero Biotti, era drogato con oppiacei, recidivo alla guida sotto effetto di droghe. Patteggia un anno e nove mesi con la condizionale. Libero. La patente non è stata sospesa nemmeno un giorno. Uscito dal tribunale è tornato al volante.

Agnello Ursino, falciato a 95 km/h a Bologna città, il doppio della velo-

cità consentita. Il conducente, Antonio G., incensurato, non soffia bene nell'etilometro. Si prende otto mesi di condanna. Pena sospesa. Libero.

Avevano 31 e 35 anni i due ragazzi al tavolino dell'English pub vicino a Chieti centrato da un furgone. Al processo il conducente chiede il patteggiamento. Il gip di Lanciano respinge. «È la prima volta in Italia che il gup» osserva l'avvocato Gianmarco Cesari «rigetta la richiesta di patteggiamento con una pena superiore al limite di due anni per la concessione della condizionale». Con le generiche si > > prende due anni e 8 mesi. Ma non vuole pagare le spese legali della parte civile. «Si faceva negare» continua Cesari «si nascondeva, pur avendo presentato richiesta di affidamento ai servizi sociali». Il penalista avvisa i giudici che mandano il camionista in carcere dove sconta la pena sino all'indulto.

In questo limbo di ingiustizia Giuseppa Cassaniti Mastrojeni, presidente dell'Associazione italiana familiari e vittime della strada (Aifvs), interroga, pone domande semplici, cruciali: «Perché ai recidivi viene applicata ancora la sospensione condizionale della pena? Perché dal patteggiamento dell'imputato è esclusa la parte offesa quando solo la vittima può rappresentare il danno?».

Perché, insomma, chi ignora un semaforo, investe un pedone, fugge, se viene preso torna libero subito? «Con il gioco del bilanciamento aggravanti e attenuanti (incensuratezza e risarcimento)» spiega Fabio Roia, magistrato al Csm, «la pena prima del pacchetto sicurezza non superava mai gli 8-12 mesi di reclusione. Con la riforma di luglio si va dai 3 ai 10 anni per l'omicidio colposo in stato di ebbrezza o stupefacenti. Un intervento apprezzabile del legislatore, ma da un punto di vista tecnico questo tipo di omicidio non è ancora un reato autonomo». Dunque solo un primo passo: «Con la riforma potrebbe essere precluso al giudice effettuare un giudizio di equivalenza» prosegue Roia «tra tutte le circostanze attenuanti e le aggravanti per avere cagionato la morte per guida in stato di ebbrezza. Il condizionale è d'obbligo perché bisogna ancora interpretare il coordinamento delle norme».

Insoddisfatti i parenti delle vittime, che chiedono leggi più dure: «Bisogna limitare» ribatte la Cassaniti Mastrojeni «l'applicazione della condizionale e dei patteggiamenti».

Il padre di Roia è morto investito

sulle strisce pedonali da un automobilista condannato a sei mesi di reclusione non scontati: «Manca la tutela effettiva della vittima nell'ambito del processo, che può arrivare solo dalla rapidità dello stesso, dal riconoscimento delle responsabilità di chi ha posto la vittima a essere tale e attraverso la modifica dell'articolo 111 della Costituzione. I processi per questi omicidi dovrebbero avere una corsia preferenziale. Il danno non è risarcibile».

Il pm di Bologna Valter Giovannino, quello del processo alla banda della Uno bianca, sperimenta invece il sequestro della patente all'automobilista ubriaco e la misura cautelare immediata per il rischio di reiterazione dell'omicidio colposo a chi uccide in stato di ebbrezza e drogato ad alta velocità. Come Salvini con Mega che ha ucciso Robertina. Ma si tratta di iniziative pilota. Per il momento la pena rimane sospesa. ●

INUMERI

Gli allarmanti dati delle morti sulle strade. E del poco che si fa per fermarle.

650 scontri, 912 feriti, 16 morti ogni giorno, un morto ogni 90 minuti in Italia (Rapporto Istat-Aci 2006).

3° posto fra le cause di morte entro il 2020. Oggi gli incidenti sono la nona causa tra gli adulti e la

prima tra i giovani (Oms).

+74% i casi di pirateria stradale nei primi sei mesi del 2008 con 136 incidenti (Asaps, Amici sostenitori polizia stradale).

161 pirati della strada nel 2007. Di questi 60 mai identificati.

30-40% degli incidenti stradali dovuti ad alcol.

800 mila i controlli stradali del 2007 in Italia, 180 mila nello stesso periodo del 2006. Cinque milioni in Francia, 3 milioni in Spagna.

780 mila controlli con l'etilometro nel 2007, 405 mila nei primi 4 mesi del 2008 quando in tutto il 2006 erano solo 250 mila.

3 milioni le vittime nei 15 paesi dell'Ue dal 1953 al 2005, 40 mila ogni anno.

1 milione le vittime ogni anno nel mondo.

20 euro la spesa pro capite per la sicurezza stradale in Svezia, Svizzera e Francia.

90 centesimi la spesa pro capite in Italia nel triennio 2007-2009, zero nel triennio precedente.

-50,8% di morti e -34% di feriti sui 1.200 chilometri di autostrade coperti dal sistema Tutor.

Per la morte di mio figlio solo due mesi di sospensione patente

Dal libro Strage continua di Elena Valdinì, la testimonianza di Roberto Merli, padre di Alessandro, morto nel 2000 perché un automobilista non ha rispettato lo stop.

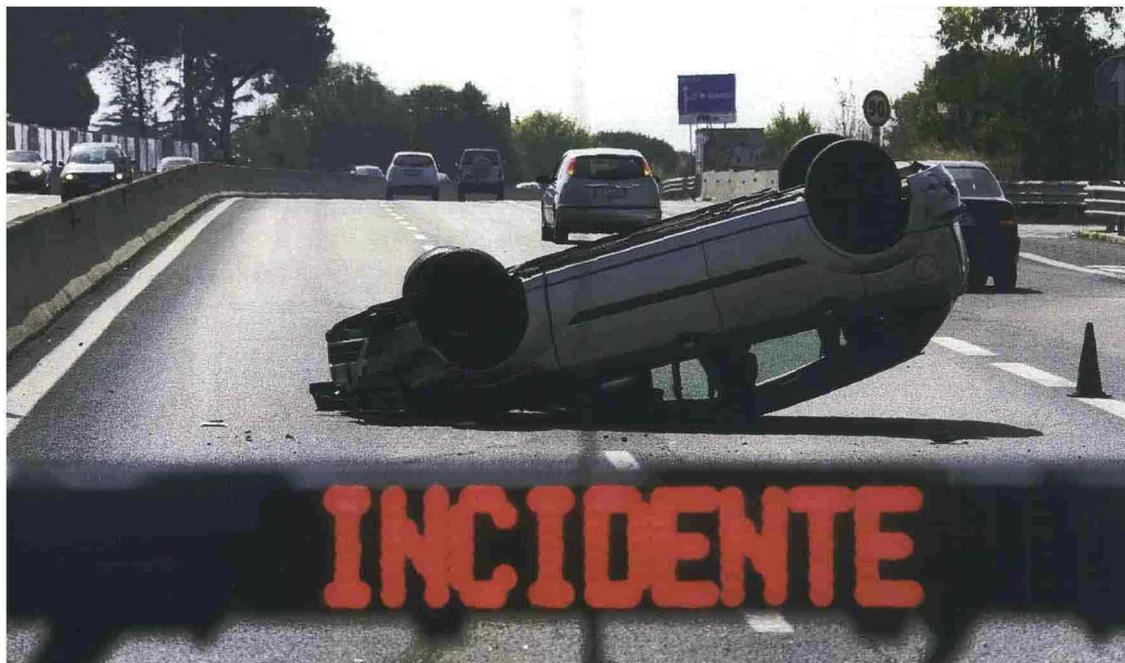
«Mio figlio Alessandro aveva 14 anni. Quando succedono questi eventi ti continui a chiedere il perché. Perché si deve perdere la vita così facilmente sulle strade. Perché sulle strade c'è gente che non rispetta le regole. Perché a chi ha investito mio figlio, per quanto fosse ubriaco, non hanno fatto nemmeno la prova del palloncino o le analisi del sangue, mentre a mio figlio hanno fatto l'autopsia. (...)

«Come se tutto ciò non bastasse, dopo la grave perdita di Alessandro mia moglie ha cominciato ad avere seri problemi di gravidanza che l'hanno portata a un parto anticipato di 30 giorni. Purtroppo partorendo la bambina, Michela, è morta. Anche questo evento fu pesante da sopportare perché poteva, e doveva, essere un modo positivo per scaricare la nostra tensione e per dare l'amore che merita-

va una lieta nascita. Dopo 50 giorni da una famiglia felice di cinque persone siamo diventate tre persone disperate.

«Quando si dice che apprendendo della morte del proprio figlio si desidera morire, è sbagliato. Perché in realtà si muore davvero. Perché la mamma che c'era prima del figlio morto non c'è più. L'improvvisa tragedia si ripercuote pesantemente su tutti i membri della famiglia che vengono sconvolti psicologicamente. Io parlo e soffro da padre ma sono convinto che la mamma soffra molto di più. Perché la mamma accudisce in tutto e per tutto il proprio figlio e conosce ogni suo gusto, nel fargli da mangiare, nel rifargli il letto, nel lavare i suoi vestiti. Per questi motivi, noi familiari di vittime chiediamo di essere ascoltati. Possiamo spiegare certe situazioni penose che si provano, per dare vita ad altri. Vogliamo usare la loro morte per dare vita ad altri».

All'uomo che ha ucciso Alessandro non rispettando la precedenza è stata inflitta la pena di mesi due. Mesi due di sospensione della patente.



Uno degli incidenti mortali citato nel libro «Strage continua»: a Bologna, nell'ottobre 2005.