



Foto Coraggio

Omicidio e violenza stradali: analisi di un fenomeno umano

Una cosa è certa: con la pandemia, molte delle nostre iperboli – spesso partorite dalla mente romagnola, e per questo più creativa, del nostro (mai stanco) Giordano Biserni – hanno definitivamente perso la propria portata. Un esempio su tutti: parlando della strage dei ciclisti, per far percepire all'opinione pubblica quanti velocipedisti morissero ogni anno sulle strade,

l'ASAPS ha sempre detto *“il doppio dei partecipanti al Giro d'Italia...”*.

Pensate a noi: un pugno di poliziotti, più sensibili di altri all'emorragia massiva e continua di vite in relazione a incidenti stradali, che ci scervelliamo in uno stanzino della provincialissima Forlì per cercare di far scattare qualcosa nella collettività.

In fondo l'iperbole è questo no? È un modo che la semiotica semantica offre di alterare particolarmente un concetto al fine di renderlo rilevante.

Nel 2000 il dato di partenza era semplice: oltre 211mila incidenti stradali rilevati, quasi 311mila feriti, circa 6.500 morti.

Più o meno, il doppio di adesso.

In quel gruppo di appartenenti alla Specialità c'erano operatori che nella vita professionale si occupavano di infortunistica, di verbali, di polizia amministrativa e giudiziaria e per questo non c'era possibilità (e non c'è tutt'oggi) che qualcosa del fenomeno potesse loro sfuggire.

Semmai, saremmo portati a pensare, la difficoltà è essere ascoltati...

Perché al poliziotto si chiede molto: di prevenire, di intervenire reprimendo, di rilevare uno scenario incedente, di essere parte del procedimento penale che scaturisce da un ferimento o da una morte sulla strada, ma di ascoltare la sua voce per capire come porre rimedio al problema neanche a parlarne.

La nostra idea era che quando una morte è generata dal mancato rispetto di norme, dallo spregio che di esse si ha conducendo un veicolo, che differenza passa con un atto deliberato?

Perché, pensavamo, dovremmo continuare a ritenere diversa la condotta di chi uccide volontariamente o preterintenzionalmente da colui che toglie la vita fregandosene delle regole?

Era evidente, infatti, che gli istituti della cosiddetta colpa cosciente o del dolo eventuale, che il nostro ordinamento prevede espressamente, non bastavano a punire adeguatamente coloro che, all'esito dei processi, erano riconosciuti colpevoli.

Secondo noi, la ragione era molto semplice: perché nessuno, in questo Paese, riusciva a discernere tra un incidente stradale, e quindi una fatalità, e una condotta della quale, per quanto non desiderato dall'agente, potesse agevolmente avere un esito letale o altamente lesivo per soggetti terzi.

Nemmeno i giudici, tanto che nonostante i numerosi interventi del legislatore per incrementare le ipotesi

sanzionatorie (interventi puntualmente proposti da noi), le condanne comminate sono sempre state lievissime, fatta qualche rara eccezione in primo grado. Per noi, il movente di tanti delitti c'era eccome: alcol, droga, velocità, tentativi di copertura di altri reati. Atti di proditoria violenza, sferrati contro la collettività durante la guida.

Nessuna differenza tra lanciarsi a velocità temeraria, passare deliberatamente col rosso, sorpassare in curva, assumere alcolici o sostanze stupefacenti, guidando, e brandire un'arma e sparare a casaccio. Insomma, per farla breve, abbiamo col tempo capito, analizzando le dinamiche di certi eventi e analizzando le sentenze emesse dai tribunali di altri Paesi per fatti analoghi, che l'attitudine criminale di certi conducenti dovesse essere in qualche modo arginata e, per farlo, bisognava far cambiare qualcosa nell'aggregato di convinzioni e attitudini della società.

Ma sì, nell'opinione pubblica.

Nullum crimen sine culpa, dicevano gli antichi, e qui la *culpa* c'è eccome: così sfrontata da rasentare il dolo. Molti la pensano diversamente e rispettosamente abbiamo ascoltato il parere di tutti, ma per noi quella *violenza* è e resta "stradale" e quegli *omicidi* sono e restano "stradali".

Cominciammo così a cambiare il nostro modo di comunicare e il primo atto della nostra nuova forma di comunicazione fu quella di cancellare la parola "fatalità" dalle nostre analisi, individuando fin da subito quali potessero essere gli elementi ricorrenti nelle condotte dei coinvolti, iniziando a distinguere tra quello che poteva prospettarsi come un semplice incidente della circolazione oppure come un atto violento deliberatamente commesso sulla strada: "stradale" perché correlato all'uso di veicoli ed al mancato rispetto delle norme che il codice impone per chiunque si trovi nella realtà oggettiva del traffico.

È un po' così che sono nati i nostri osservatori, inizialmente votati alla raccolta delle informazioni più sulle correlazioni in ordine al comportamento dei cosiddetti utenti (contromano o pirateria stradale, per esempio) che con riguardo alle categorie delle vittime (ciclisti, anziani, bambini e via di seguito).

È stato come scolpire una statua partendo da un blocco di marmo: abbiamo iniziato con un martello pneumatico e abbiamo finito col cesello, strumento fornitoci dall'incontro con Stefano e Stefania Guarnieri, poche settimane dopo l'omicidio stradale del loro Lorenzo.

Senza di loro, non avremmo compiccato niente: hai voglia a spiegare che eventi del genere all'estero sono sanzionati pesantemente e che alla vittima di un "incidente" stradale gli ordinamenti di altri stati del mondo occidentale, siano essi di *civil-law* che di *common-law*, conferiscono la stessa dignità di un caso di assassinio, investigando nelle dinamiche con due sostanziali scopi: la definizione delle responsabilità con l'applicazione di pene adeguate e la riduzione

del numero di eventi, grazie anche all'opera di individuazione delle criticità.

Lo sgrossamento di quel blocco di marmo, cui abbiamo fatto sopra riferimento, aveva inequivocabilmente mostrato che spesso, dietro eventi apparentemente dettati dal caso, vi erano comunque (e vi sono tuttora) incurie, leggerezze o errori: tutti cause o concause di eventi infausti che, pur non traendo origine impulsivi coscienti, potevano e dovevano essere neutralizzate con un minimo sforzo.

E infatti, le nostre inchieste sui guardrail "assassini", sulla manutenzione delle strade, sulla segnaletica, si susseguivano una dopo l'altra e oggi, il "famigerato" comma 7°, quello che agli articoli 589 bis e 590 bis del codice penale ha tolto il sonno a molti tra chi deve occuparsi della sicurezza delle arterie di cui è responsabile, può dirsi anch'esso un'evoluzione del nostro pensiero.

Tanto per capirsi, agli indagati per il crollo del Moran- di è contestata anche questa fattispecie di reato.

È dunque in questo senso che abbiamo considerato fin dall'inizio violenza e omicidio stradali un fenomeno umano e, come tale, solo una legge *ad hoc* poteva far scattare il passo avanti nella coscienza collettiva: c'è da dire che, nonostante le apocalittiche previsioni di interi bracci carcerari riempiti di conducenti condannati, la legge è stata nei fatti fortemente ridimensionata col consueto sconto di pena derivante dal patologico calcolo delle circostanze attenuanti e aggravanti, ma è un dato di fatto che oggi, se ammazzi qualcuno perché al volante sei stato un irresponsabile, un conto lo devi pagare.

Purtroppo, la pandemia da COVID-19 provoca in Italia un numero di morti giornaliero superiore a quello di tanti terremoti de L'Aquila e secondo l'Istat nel solo 2020 abbiamo avuto un surplus di 138mila decessi.

Numeri devastanti, che hanno già fatto dimenticare al nostro Paese le sue vecchie emergenze: cosa volete che sia quel punto di PIL, pari a 17 miliardi di euro all'anno, che lasciamo ogni anno tra vittime e feriti della circolazione stradale?

Vi diciamo di più: proprio Stefano Guarnieri, in un articolo pubblicato sul numero di settembre 2020 della nostra rivista Il Centauro, scartabellando i dati di ISTAT, ANIA, MIT e Organizzazione Mondiale della Sanità, ha scoperto che i punti percentuali di PIL persi ogni anno per omicidi e violenza stradali, ma anche per gli incidenti stradali nella rinnovata accezione del termine, sono in realtà 2 e che, dunque, i miliardi buttati al vento sono 34. Poco meno di quelli che il governo Conte è riuscito a racimolare per il noto decreto "ristori", poi passato al successore Mario Draghi.

Avessimo capito, oggi avremmo una capacità economica completamente diversa. ■

Ma tant'è.

(*) Ispettore della Polizia di Stato, Responsabile della comunicazione di ASAPS