



La “morte psicogenica” della sicurezza stradale in Italia: un Paese che se ne frega, semplicemente Non servono le sciagure nelle ordinarie “notti romane” o perfino in “settimana bianca” Semplicemente, la politica si volta dall'altra parte

(ASAPS) – La chiamano “morte psicogenica” e, in realtà, riguarda l'individuo: *“le persone possono morire semplicemente perché si arrendono, la vita le ha battute e sentono che la sconfitta è inevitabile”*¹. Lo dice il professor John Leach, ricercatore all'università di Portsmouth, negli Stati Uniti, ma, diciamoci la verità, è un fenomeno che possiamo ritrovare anche nell'atteggiamento di una collettività che si arrende, che lascia perdere.

Che abbandona l'insegnamento primario di Don Lorenzo Milani con quella frase, scritta in inglese nella sua piccola aula di Calenzano prima e di Barbiana poi (“I Care”, “m'importa”) e adotta l'atteggiamento antitetico di uno sfacciato menefreghismo. Un Paese che scopre improvvisamente l'acqua calda quando l'auto condotta da un conducente ebbro falcia in zona Ponte Milvio, in pieno centro di Roma, due ragazzine che stavano attraversando una strada urbana, ma che sposta colpevolmente il punto della discussione sul fatto che lì lo fanno tutti, anche se non potrebbero, come se in realtà lo scenario fosse quello del grande raccordo anulare e non di un'arteria cittadina; che sposta il punto su un rosso semaforico, sul pentimento del conducente, sul cavalcavia pedonale che non c'è, per tornare poi ai cassonetti pieni della Capitale, ai vigili assenteisti.

L'acqua calda dicevamo: la stessa che pochi giorni dopo i fatti di Roma, si spor-

ca ancor di più col sangue di sette giovani tedeschi in vacanza in Val Aurina, in Alto Adige. Lo scenario è solo apparentemente diverso: dalla metropoli romana al silenzio delle montagne all'estremo nord del Paese, dove si parla addirittura una lingua diversa.

Eppure, è ancora un ebbro ad armarsi di auto e di velocità, a sbucare all'improvviso in una strada di montagna in un piccolo centro urbano (ma sempre centro urbano è...) e fare la sua strage. Alla fine, a dar retta a qualche chiacchiera di bar, lo sfortunato è stato lui, a trovarsi una barriera di persone in mezzo alla strada. Persone che forse avevano bevuto, che erano state in discoteca e che lì non ci dovevano stare: 7 morti, 10 feriti, due dei quali ancora gravi al momento di andare in stampa. Fossero stati animali vaganti, sarebbe stato addirittura possibile richiedere il risarcimento dei danni alla macchina.

Ed ecco che l'acqua sporca la si può buttare con il bambino, morto anche lui, ovviamente.

E infatti, della strage di Lutago non parla praticamente nessuno.

Il pentimento di chi beve e guida, di chi si mette al volante dopo aver "calato una pasta", "pippato coca" o "fumato erba", la contrizione e la disperazione di chi uccide, sia una o più persone, non ci interessa. A noi interessa che l'acqua resti pulita e che la coscienza collettiva non si arrenda all'impotenza.

A noi interessa che gli ebbri si fermino prima e per poterlo fare, bisogna che qualcuno si metta tra loro e le due ragazzine che attraversano la strada in pieno centro, così nessuno muore e nessuno si prende vent'anni di galera (almeno in teoria, visti gli ultimi pronunciamenti giudiziari).

La lunga premessa era doverosa per affrontare il tema della discussione: possibile che il livello di mortalità delle nostre strade sia identico, se non peggiore, a quello di Siria, Yemen o Libia, dove a fare migliaia di morti sono mitra e missili?

Qui, a scoprire l'acqua calda, è l'Asaps, ma prima di auto-attribuirci il ruolo di soggetto attivo della famosa locuzione evangelica – "nemo propheta in patria"² – facciamo qualche considerazione. L'Asaps dice la sua da sempre, fin dal 1991 ed è, per questo, uno dei pochi soggetti a poter vantare una conoscenza storica della sicurezza stradale italiana.

Eppure, quando commentiamo le sciagure, c'è chi risponde che va tutto bene, che usiamo toni allarmistici e che i numeri veri sono altri, salvo poi darne parziali.

Ma come?

È semplice e lo ripetiamo: l'Italia è al 16esimo posto, nell'UE, per tasso di mortalità. Certo, c'è chi fa peggio, ma c'è anche chi fa meglio e, guarda caso, sono proprio i Paesi che, economicamente, hanno bilanci assai più floridi dei nostri: il Regno Unito ha un tasso di mortalità stradale del 27,5%, il tasso medio

nell'Europa dei 28 è del 49,1%, la Romania chiude la classifica con il 95,6%: l'anno prossimo guadagneremo sicuramente una posizione, perché la Gran Bretagna torna ad essere un'isola a sé stante (magra consolazione, sic!).

Lasciamo, ogni anno, quasi 19 miliardi di euro in costi sociali per incidenti stradali (l'1% del PIL), paghiamo assicurazioni RC tra le più alte del mondo: eppure abbiamo un sistema di polizie capace di disarticolare associazioni criminali mafiose, che smaschera i più efferati assassini, che espelle amministrativamente i potenziali terroristi ma che non riesce a portare sicurezza sulla strada. Certamente, abbiamo il VAR³ in campo (migliaia di postazioni per il rilevamento delle infrazioni a remoto), ma pochi, pochissimi arbitri ad ammonire o espellere i giocatori più fallosi, e in un campo senza regole i più forti, quelli che poi si pentono, prendono il sopravvento sui più deboli, che in genere muoiono o restano feriti.

Spedire una foto a casa dell'intestatario del veicolo per una violazione serve solo a tenersi la coscienza pulita, perché tra il pagare una sanzione di 300 euro o consegnare la propria patente per la sospensione, la scelta diviene un problema di natura esclusivamente economica.

La complessità delle procedure per il contrasto alle ebbrezze (per un etilometro positivo si impiegano tra l'una e le due ore di lavoro, mentre per le sostanze stupefacenti non ne parliamo), l'assenza di campagne di sensibilizzazione per gli adulti e di educazione per i bambini e i giovani ma, soprattutto, la mancanza di controlli rappresentano secondo noi il nocciolo del problema.

Da molti anni, ormai, ogni evento letale sulla strada può subire due destini sociologici: l'oblio, e questo avviene nella gran parte dei casi, o un grande coinvolgimento mediatico, al quale segue puntualmente, però, uno spostamento del problema.

In uno stato di diritto, fortemente garantista come il nostro, ciò può essere considerato normale: non si può impiccare chi investe un bambino sulle strisce, magari ubriaco o drogato o, semplicemente, autore di una scellerata velocità. Basta fermarlo prima, ma chi ha il compito di farlo, non c'è: non c'è personale, non c'è investimento economico, non c'è una struttura burocratica così snella da poter mandare tutti in strada, perché le caserme hanno una loro logistica da mantenere, le auto hanno bisogno di carburante e di assistenza, le assunzioni sono in negativo rispetto ai congedi. Molte polizie locali chiudono di notte, i distaccamenti di polizia stradale esprimono pochissime pattuglie e vengono chiusi uno dopo l'altro, i commissariati di PS e i comandi Carabinieri devono occuparsi di pubblica sicurezza (ci mancherebbe!), i reparti prevenzione crimine vanno dove c'è bisogno ma quasi mai in ausilio alla Stradale, i Reparti Mobili



e i Battaglioni vanno in giro per il Paese dividendosi tra un'emergenza e l'altra.

E, diciamo, offrono ben altri livelli stipendiali: al netto, praticamente il doppio.

La linea è chiara: la Polizia Stradale, che aveva un cuore oltre l'ostacolo già negli anni '50, quando i suoi agenti pattugliavano in moto sotto la neve, sta ripiegando solo sulla grande viabilità, ma è sulle strade extraurbane che la violenza stradale è più evidente.

Allora ci chiediamo: perché?

Perché in Spagna e in Francia, dove le cose vanno decisamente meglio che in Italia, il modello di polizia stradale che avevamo noi è incoraggiato e pesantemente finanziato, mentre noi siamo alla ritirata?

Confessiamo di non capire, ma è evidente che la violenza stradale non sia più in agenda. Le 3.334 vittime e i 242.919 feriti del 2018, evidentemente, non sono una priorità del Paese. Insomma, è come se fossero caduti 78 viadotti sul Polcevera,

come se ci fossero stati 11 terremoti come quelli de L'Aquila o Amatrice, tre volte le vittime sul lavoro (molte lo sono proprio sulla strada), ma non gliene frega niente a nessuno.

È come se il Paese in cui viviamo, avesse scelto per la sua agonia stradale la sedazione assistita profonda, quella dal quale non ci si sveglia.

Di più: *"Psychogenic death is real – spiega il professor Leach – It isn't suicide, it isn't linked to depression, but the act of giving up on life and dying usually within days, is a very real condition often linked to severe trauma"*. Traduciamo: "la morte psicogena è reale. Non è un suicidio, non è collegato alla depressione, ma è l'atto di rinunciare alla vita e morire, di solito, in pochi giorni, è una condizione molto reale spesso legata a un grave trauma".

Il nostro trauma qual è?

Forse pensare che il problema di un Paese sia davvero solo un campionato di calcio, un treno TAV da non far passare o un gasdotto da non far costruire? Sicuramente no, ma il fatto che di questi 3.334 morti non ci sia traccia nella politica di un Paese, che non se ne trovi nel suo law-enforcement o nel suo engineering, per dirla alla britannica, è un chiaro segnale che gli insegnamenti di Don Lorenzo Milani, quelli ai quali la politica spesso vanta d'ispirarsi, sono stati del tutto disattesi. (ASAPS) ■

**(*) Ispettore della Polizia di Stato,
Responsabile Nazionale della Comunicazione di ASAPS**

1- *"People can die from giving up the fight"*, by Dr John Leach, senior research fellow in the University of Portsmouth's Department of Sport and Exercise Science, 27.09.2018.

2 - Luca, 4,24.

3 - Wikipedia. Nel calcio, vengono detti Video Assistant Referee (abbreviato in VAR) e Assistant Video Assistant Referee (AVAR) (in italiano traducibili rispettivamente come: "arbitro di video-assistenza" e "assistente arbitrale di video-assistenza") i due ufficiali di gara che collaborano con l'arbitro in campo esaminando le situazioni dubbie della partita tramite l'ausilio di filmati. Questo metodo di arbitraggio viene comunemente chiamato sistema VAR.