



Omicidio Stradale: il count-down è cominciato

Ecco come è nata l'idea ed ecco chi l'ha portata avanti

U

n tardo pomeriggio, di tre anni fa, ci trovammo in una sala riunioni in provincia di Firenze, invitati per discutere della nascita di un'associazione che i genitori di un ragazzo morto sulla strada (morto perché ucciso da un conducente che aveva scelto di guidare il suo scooter in stato di ebbrezza da alcol e droga) volevano "fare" qualcosa. Confessiamo che fino a quel giorno

avevamo parlato con tante persone nella stessa disperata condizione, ascoltando e facendo nostre le loro rispettive impotenze. A moltissime di queste persone avevamo sempre dovuto dire, con la franchezza che in genere ci contraddistingue, che il loro non era un caso isolato.

Dovevamo spiegare, perché ne avevamo il dovere, che sulla strada non c'erano dinamiche prevalenti; che se un genitore aveva perso il figlio perché investito sulle strisce davanti a scuola, il problema centrale della violenza e dell'insicurezza stradali non era quello, ma il prodotto di tutte le altre forme di sinistrosità. Insieme a Sergio Cianti – che aveva perso il suo Diego caduto da un viadotto autostradale senza reti – avevamo raggiunto un'intesa perfetta e potemmo aiutarlo nella sua battaglia perché, con umiltà e determinazione, aveva compreso che l'unico modo di trasformare la morte di Diego in qualcosa di utile, era quello di cambiare le coscienze, le consuetudini e anche il modo di interpretare le leggi. Ma se con quasi tutti ci siamo dovuti poi arrendere, con Stefano e Stefania le cose sono andate diversamente.

La loro capacità di reazione al dolore per la perdita di Lorenzo, ucciso il 2 giugno 2010 a Firenze, ci è subito apparsa diversa. Uniti a Valentina Borgogni, che dal 3 dicembre 2004 piange il fratello Gabriele, hanno dato concretezza a una teoria che noi dell'ASAPS avevamo in testa da tantissimo tempo nella forma di due semplici locuzioni: "violenza stradale" e "omicidio stradale".

La nostra crescente attenzione per gli altri paesi, ci aveva

permesso infatti di mutuare alcuni concetti chiaramente indicati dalla loro legislazione e che conferivano all'uccisione di una persona in contesti di viabilità stradale lo stesso rango di un reato comune, aggravato semmai dall'imprudenza, dalla negligenza, dall'imperizia, dalle ebbrezze, dai futili motivi o dall'essere portati a compimento in altri contesti criminali. Ma quando raccontavamo che nel Regno Unito il 40% dei detenuti stava scontando pene in carcere connesse a reati stradali, quando spiegavamo che negli USA c'era un pirata della strada che rischiava la sedia elettrica, quando riportavamo le notizie di una Francia e di una Spagna che dopo essersi svegliate stavano dimezzando la mortalità anche a suon di leggi, nessuno ci aveva mai preso sul serio. Anzi, abbiamo più volte dovuto difenderci da chi reclamizzava bevute a go-go sulla spiaggia in nome del buon nome di un vinello frizzante o di chi, senza troppi giri di parole, ci dava dei forcaioli solo perché attribuivamo all'alcol e alle droghe (soli, senza nemmeno il conforto dell'ISTAT) la responsabilità di 3 morti su 10.

Poi, con la capacità di Stefano e Stefania Guarneri di mettere insieme teoria e pratica, tutto è cambiato ed ha preso forma. La politica ha iniziato a crederci e anche il nostro lavoro sugli Osservatori ha cominciato ad avere un senso diverso da quello del semplice raccontare cosa accade. Oggi, dire che i Pirati uccidono un certo numero di persone e spiegare in che contesti gli elementi costitutivi del reato si uniscono, serve a documentare, non a scoprire l'acqua calda. Ecco che allora fare il punto sull'omicidio stradale è già una questione superata: sappiamo che ci sono tanti problemi giuridici da affrontare e che dovrà passare ancora del tempo prima che il combinato disposto diventi uno strumento giuridico inattaccabile, ma sappiamo anche che il count-down è cominciato da un pezzo.

***Consigliere Nazionale Asaps**