

Like Comment Share

► I fattori di rischio durante un controllo di viabilità sono elevati, a fronte di follie come quella di Sirolo (Ancona) a fine agosto, dove un ragazzo è stato ucciso con un fucile da pesca subacquea dopo una lite per una precedenza.

Ai controllori riluttanti si aggiungono leggi vecchie. «C'è urgenza somma di modificare un quadro normativo che è fermo da trent'anni», dice ancora Domenichini. «Il Mit è latente al punto che a volte i progettisti sbagliano per seguire la legge com'è accaduto sui lavori delle Olimpiadi invernali 2026 con il bypass di Cortina in una galleria di tre chilometri. La norma impone il modello provinciale con una carreggiata a due sensi che in un tunnel è pericolosissima. Ma la galleria a doppia canna che si unisce allo sbocco non si può fare. Le norme sui nuovi dispositivi di sicurezza certificati e omologati sono del 2005-2015 ma non sono retroattive. E allora si preferisce

lavorare sul codice della strada che dà visibilità mediatica istantanea. Io ho lavorato in varie commissioni tecniche ministeriali. Le bozze di nuove leggi venivano completate e poi sparivano».

Il corto circuito è esemplare nel caso delle verifiche di sicurezza chieste dall'Ue sulla rete di importanza primaria. Per gli adeguamenti dei sistemi di protezione servono esperti iscritti in un albo speciale. Per qualificarsi, oltre a lauree e curriculum, serve un corso di formazione da ripetere ogni cinque anni secondo un decreto legislativo del 2011. In dodici anni i corsi non sono stati fatti e l'albo è basato sull'auto-certificazione.

Nel frattempo, il Mit guidato da **Matteo Salvini** riflette gli indirizzi contraddittori del titolare che vorrebbe aumentare i limiti in autostrada ma afferma che le zone a 30 km/h in città chieste dal sindaco Sala paralizzerebbero il traffico.



Le famiglie delle vittime

Sara Lucaroni

Sono le omissioni a causare i danni

La sicurezza stradale è un diritto. Narrazioni da correggere. Norme che senza una visione a lungo termine sono solo bandierine politiche. Giustizia lenta o mancata per le vittime se le professionalità coinvolte rinunciano all'etica: «Siamo noi familiari delle vittime a sopportare il peso umano della strage», dice **Giuseppa Cassaniti Mastrojeni**, la presidente di Aifvs- Associazione familiari e vittime della strada, la cui sfida è «democratizzare la responsabilità» della sicurezza stradale: «Dobbiamo uscire dalla sottovalutazione del reato e del danno e contribuire al cambiamento di mentalità e di cultura che reclamano, solo a parole, le nostre istituzioni, responsabili della continuità della strage a causa dei loro interventi inadeguati». Perché un incidente non è una fatalità, ma la conseguenza delle scelte, entrambe potenzialmente

criminali, di chi guida e di chi lavora nelle istituzioni. Sanzionare dunque anche chi fallisce gli obiettivi – il dimezzamento del numero di vittime previsto dal Piano nazionale – come nella gestione delle infrastrutture, a partire dalle amministrazioni locali. Ognuno deve fare la sua parte: «La prevenzione è responsabilità condivisa e partecipata, noi ci impegniamo a raggiungere quota vittime zero nelle città nelle quali operiamo entro il 2030 – spiega – rispettare le norme garantisce la libertà di tutti. Dobbiamo farlo se vogliamo essere davvero persone libere».

«Chiamiamolo "traffico stradale". La strada non uccide, uccidono gli uomini». Uccide il modello di mobilità che hanno scelto. Dietro la raccolta di 85.000 firme per introdurre l'omicidio stradale nel codice penale, legge approvata il 25 marzo 2016, c'era **Stefano Guarnieri** e l'associazione **"Lorenzo Guarnieri onlus"**, nata dopo la morte del figlio, ucciso a 17 anni. Guarnieri indica alcune tare nello scenario statistico, come il primato delle cause generiche di incidenti e la sottovalutazione di alcol e velocità: «L'esaltazione della velocità

Like Comment Share

**SINDACI**

Sit-in per l'omicidio stradale. A sinistra, dall'alto, Beppe Sala, sindaco di Milano, e Roberto Gualtieri, primo cittadino di Roma

Difficile trovare un punto medio in una città come Milano che ha creato piste ciclabili in prossimità dei mezzi pesanti, con cinque incidenti mortali in centro, in pieno giorno, a maggior gloria delle betoniere e degli autoarticolati protagonisti del boom immobiliare. E se nella metropoli del Nord regna il real estate, nella capitale impera il turismo con i rischi nella circolazione che sono costati la vita a **Laura Pessina** in ottobre davanti al teatro Marcello sulle strisce, anche qui in pieno giorno.

Secondo alcuni esperti, la salvezza sta negli acronimi. Il primo è Alarp (as low as reasonably practicable) che è il criterio di sicurezza applicato ai sistemi stradali, sa- ►

Maglia nera dei tracciati rischiosi alla Pontina. Tre sinistri su quattro nelle aree urbane. Norme sulla prevenzione datate e non retroattive. Le contraddizioni del Mit

è uno dei modi per vendere le auto. È vero che ha un ruolo la distrazione, ma un discorso è essere distratti a 30 chilometri un conto a 70. E poi siamo uno dei massimi produttori di vino. Dire alle persone di non bere e non andare veloce vuol dire quasi negare un aspetto economico importante per questo Paese», spiega. Anche il costo sociale della violenza stradale è sottostimato: non 18 ma 28-33 miliardi, considerando i dati reali delle assicurazioni sia sugli scontri con feriti che con soli danni materiali. E i costi sanitari: cifra che ignora la cronicità delle malattie derivate dai traumi. Bisogna anche gestire l'incapacità di «riconoscere» la vittima: «Quando arrivi in giudizio, c'è tanta similarità con le vittime di violenza di genere. Ti viene contestato dove eri, perché eri lì, anche come eri vestito. Se sei vestito di scuro, non puoi andare in città?». Da rivedere anche l'uso delle parole nel racconto della violenza stradale che deresponsabilizza chi guida: «Auto impazzita», «buca assassina».

Se è vero che le parole non descrivono ma creano il mondo, quelle scelte da **Paola Di Caro** sono: «Vivi la

tua vita». La cultura della sicurezza stradale l'ha trasformata nella celebrazione dei sogni dei ragazzi. Il 20 ottobre di un anno fa ha perso a Roma il figlio **Francesco**, 19 anni, investito sul marciapiede da una ragazza poco più grande, positiva ai test alcolemici e tossicologici. Le band romane, insieme a quella di Francesco, gli «Origami Smiles» si sono riunite in serate-concerto per ricordarlo. Dall'evento con 2.000 persone al parco Schuster, lo scorso settembre a Roma, è nato un docufilm: «I ragazzi spiegano quanto lui sia stato di ispirazione – racconta Paola – È «insegui i tuoi sogni», non perché domani potresti morire, ma perché è bello. Era quello che faceva Francesco: motivava, dava la carica. Non fare quel che ti pare, ma quello che ti piace con passione e serietà. Coltivarlo ti allontana da eccessi e sciocchezze che possono mettere a repentaglio la vita». L'idea ora è quella di creare una rassegna cinematografica aperta ai lavori dei ragazzi: «Stiamo provando a offrire loro un palco, nostro figlio lì non c'è, ma ci sono loro a rappresentarlo, questa generazione è molto più bella di come viene dipinta».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Foto: S. Porta - LaPresse, M. Parmigiani - Agf, C. Minichello - Agf



Like



Comment



Share