

Terroristi reclusi e diritti dei detenuti: il caso Gallinari

SANDRO VERONESI

Ripubblichiamo l'editoriale già pubblicato ieri, di Sandro Veronesi sul «caso Gallinari», perché a causa di un spiacevole errore il testo è risultato stravolto.

D innanzi a questo primo permesso di cinque giorni concesso a Prospero Gallinari dopo quindici anni di reclusione sono parecchi gli impulsi che si provano. Il primo, considerando il grande riserbo con il quale l'interessato ha fatto di tutto per circondare la cosa, sarebbe quello di tacere, di considerarlo soltanto un fatto privato che riguarda Gallinari, così com'è un fatto privato la sua malattia cardiaca, e lasciarglielo godere in pace. Ma non si tratta di un fatto privato, e specialmente chi, come questo giornale, ha lungamente insistito sul problema generale di cui la detenzione di Gallinari fa parte, non può permettersi di ignorarlo con questo pretesto. Il secondo impulso è quello di polemizzare. Ma guarda un po' che ipocrisia, vien fatto di pensare, anche i sassi ormai sanno che Prospero Gallinari è gravemente malato, e che è in corso da tempo una campagna per ottenere la sua scarcerazione, e che attraverso questa campagna viene posto l'accento sulla questione specifica dei terroristi ancora rinchiusi nelle nostre carceri e b) sulla questione più generale del diritto di tutti i detenuti in questo paese, di curare adeguatamente la propria salute: tutti sanno queste cose, e il permesso a Gallinari viene dato proprio per i giorni di Pasqua. Cosa dovremmo dedurre? Che il permesso non ha nulla a che vedere con le condizioni fisiche di Gallinari, né con campagna di cui sopra? Che si tratta solo di un gesto di misericordia in occasione della festa cristiana della speranza? Cioè che, comunque si comporti il cuore di Gallinari, di questa faccenda adesso non se ne parlerà prima di Natale? C'è, questo problema d'ipocrisia, nel permesso che Gallinari termina oggi di trascorrere a casa della madre a Reggio Emilia, c'è: eccome: ma il terzo impulso ci spinge a obblitarlo, e a ritirare ogni accento polemico, perché una più profonda

riflessione ci spinge a dire, indipendentemente da tutto il resto, «finalmente». Perché l'impressione era che l'Italia avesse già accettato da parecchio tempo l'idea di una «conciliazione» con i propri nemici sconfitti, e che le persone, le forze sociali, le forze politiche, la cultura e perfino la cultura giuridica avessero già abbondantemente dato prova di essere pronte a utilizzare il buon senso; ma allo stesso tempo si aveva anche l'impressione che Gallinari, Curcio e tutti i duecento come loro, e più in generale tutti i detenuti nelle carceri italiane, dai tangenzialisti ai mafiosi agli spacciatori, non fossero tanto nelle mani di forze attive, come quelle sopra menzionate, quanto di quella passiva e inerziale della burocrazia. Vale a dire che a tenere la chiave delle celle, in questo paese, non sembrano essere le singole persone delegate a farlo, dal magistrato al secondino, responsabili e coscienti ogni giorno delle proprie azioni, ma un superiore sistema di automatismi costruito apposta perché risulti sempre refrattario al calore emanato dalle questioni umane. E invece è proprio qui che sta la differenza tra un regime penitenziario borbonico e quello auspicato, se non andiamo errati, dalla fatidica riforma del 1975: nel saper considerare i diritti dei detenuti non già come polveroso precetto costituzionale ma come cumulo di singoli sacrosanti diritti personali, derivanti da situazioni che possono cambiare, e che cambiando prefigurano la necessità di adeguare, a volte anche in fretta, ciascun provvedimento. Ogni essere umano è in grado di capire questo, ma le macchine no: ed ecco allora che quell'ipocrisia di mescolare la malattia cardiaca con la Pasqua diventa addirittura incoraggiante, se vista nella prospettiva molto più realistica di un'istituzione penitenziaria ancora governata dal pilota automatico della burocrazia piuttosto che dal timone dell'umano discernimento. Incoraggiante, sì: perché l'ipocrisia, in fondo, è già un segno di umanità.



Il rientro nella capitale la sera di Pasquetta

Brambatti/Ansa

Strage sulle strade delle vacanze

Interviene l'Organizzazione mondiale della sanità

Bilancio da brividi. Dentro l'uovo di Pasqua una terrificante sorpresa: 50 morti sulle strade. Vittime dell'esodo, assurdo pedaggio pagato a due giorni di svago. E l'Organizzazione Mondiale della Sanità scende in campo e lancia l'allarme.

MARCO MAZZANTI

ROMA. Numeri crudi. Numeri feroci. Sulle strade delle feste (1) pasquali 50 croci, simboli macabri di una guerra che si è combattuta tra una corsa di sorpasso, l'incrocio con lo stop disinvoltamente saltato e una disperata frenata. Cifre anonime, sconvolgenti: dietro quell'ammasso contorto di lamiere, i lamenti dei sopravvissuti, i corpi straziati dei morti, il dolore dei parenti. È la guerra delle vacanze. Al posto delle pallottole e delle bombe si usano l'acceleratore, la sgommatata, il fuorigiri che fa strozzare il motore: si va in trattoria o a mangiare un panino sul prato e tutti si

travestono da Ayrton Senna, emuli sciagurati, magari con le cinture di sicurezza staccate. E l'esodo di primavera gronda sangue, si trasforma in strage, l'autostrada in un inferno, la passeggiata su quattro ruote con moglie e figli, diventa un pazzesco rodeo sulla carreggiata. E su questa assurda ecatombe, la statistica elabora grafici, distingue le cifre, scorpora le vittime sulle autostrade da quelle ammassate su una più banale provinciale. E tutto si stempera in aridi numeri. Quest'anno, informano, le vittime della strada in concomitanza delle festività pasquali (tra giovedì 31

marzo e il lunedì di Pasquetta), sono state 13 in più (50 contro 37), rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. E il numero uno degli esperti, il vice prefetto Oreste Iovino capo della Direzione Polstrada del Viminale, ha pronta una spiegazione: «La pioggia incessante di questi giorni che ha reso viscido l'asfalto «sostiene» è stata certamente una delle cause degli incidenti, oltre alla velocità. Dai dati in nostro possesso, non mi sento di demonizzare come spesso accade, in periodi di esodi, le autostrade. Qui, in effetti, sono da registrare 7 vittime».

Ecco l'identikit della strage: oltre ai 7 morti in autostrada, sono da aggiungere i decessi avvenuti sulle strade ordinarie (28), e quelli avvenuti nei centri abitati (15). Tra le cause di incidente, i tamponamenti hanno provocato 7 vittime; gli investimenti di pedoni 4; gli incidenti in cui è rimasto coinvolto un solo veicolo hanno causato 19 morti; quelli tra due veicoli, scontro frontale (14). Gli scontri tra due veicoli, frontali o laterali hanno causato in totale 6 morti.

Numeri da incubo, studiati non solo dagli «angeli custodi» della Polizia stradale, ma addirittura dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. Le 50 vittime dell'esodo di Pasqua preoccupano, infatti, il Centro di riferimento Oms per la medicina del turismo che ha deciso di attuare un monitoraggio sanitario degli esodi delle vacanze. Su invito dell'Organizzazione Mondiale della Sanità ha deciso di acquisire dati epidemiologici sugli incidenti in occasione delle ferie degli italiani in modo da poter impostare un'efficace opera di prevenzione. «Cinquanta morti in due giorni» precisa il direttore del centro dottor Walter Pasini: non è un dato che possa essere sottovalutato. L'Oms consiglia di attuare programmi simili a quelli delle malattie consistenti in una raccolta di dati, sulle caratteristiche dei luoghi degli incidenti, sulle modalità, sui tempi e le età delle vittime. Il monitoraggio dovrà essere condotto nell'arco dell'anno in collaborazione con le Società Autostrade e con l'Ac. In particolare l'Oms insiste sul rapporto tra incidenti e alcolismo sull'uso e abuso di farmaci, che moltissime persone usano senza conoscerli a fondo».

Ma c'è anche un aspetto psicologico assai interessante: il collegamento viene fatto anche con l'euforia, l'euforia, tipici della vacanza e la mancanza di programmazione quando si intraprendono piccoli spostamenti e vengono sottovalutati e mai pensati in termini di sicurezza. Si pensa alla vacanza bella, piacevole, esaltante, ma in termini di salute e sicurezza. Occorre localizzare, precisa Pasini, anche l'aspetto salute: anche se la vacanza è breve, va valutato il mezzo e la persona. Così sarebbe bene andare dal medico prima di un esodo ed in ogni occasione di viaggio impegnativo per il fisico. «La traumatologia della strada costituisce uno dei principali fattori di rischio in assoluto della società moderna» conclude Pasini: lo stato di euforia e di eccitazione legato al momento tanto atteso delle vacanze, costituiscono i principali fattori di rischio di incidenti. Per affrontare il viaggio di andata e ritorno è consigliabile seguire e rispettare determinate regole di salute personale».

Il panfilo è giunto alla Spezia dove sarà restaurato. Nel 1996 tornerà in Usa

In Liguria lo yacht di Truman

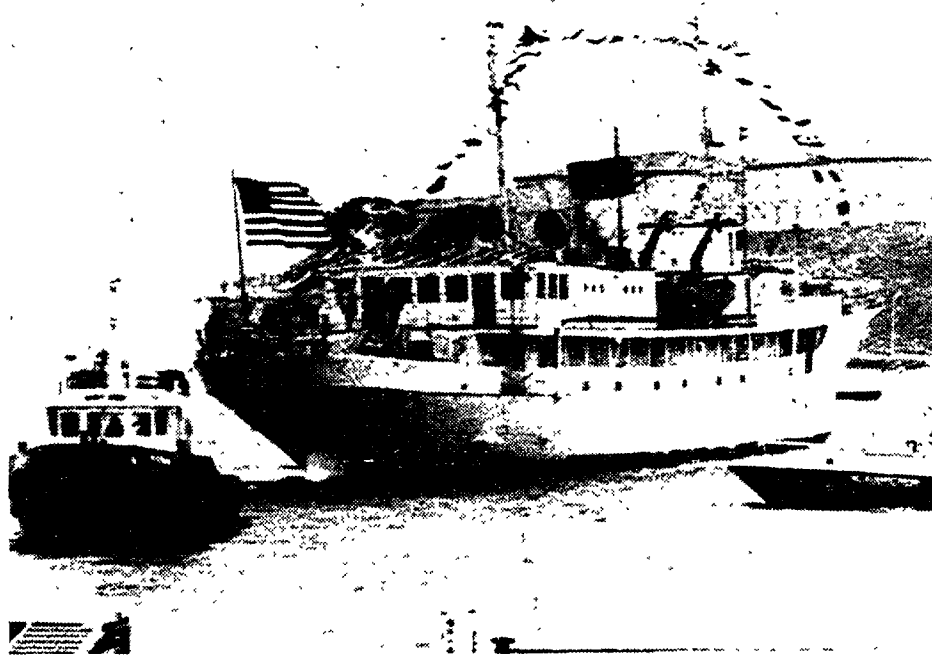
DAL NOSTRO INVIATO MARCO FERRARI

LA SPEZIA. La banda intona l'inno della Marina militare americana, suonano le sirene, sbuffano e ciminiano: dalle nebbie primaverili spunta la bandiera a stelle e strisce. Sembra il copione di un film girato da un regista statunitense. Anche il tempo è inclemente, come si addice a tutte le imprese storiche: pioggia fitta e vento di tramontana. Soltanto che dalla bruma marina non compare un incrociatore o un vascello di pirati, ma un panfilo malandato, dall'aspetto scalcagnato, persino inclinato su un lato. Eppure per gli americani, avidi di vicende patrie e carenti di «background», questo yacht è «una pietra miliare della storia statunitense»: parole del presidente Bill Clinton. Il U.S.S. Williamsburg (75 metri di lunghezza, undici di larghezza, 1.200 tonnellate di stazza) apparentemente non ha nulla di

speciale se non fosse per le innumerevoli bandiere e bandierine che sventolano sull'alberatura. Ma questo è stato il panfilo ufficiale di Harry S. Truman e di Dwight D. Eisenhower, come dire un pezzo pregiato del passato made in Usa. Il panfilo non è arrivato alla Spezia via oceano, ma a bordo di una nave-bacino che l'ha prelevato a Washington, lo ha trasportato lungo il Potomac River, la Chesapeake Bay e quindi per tutto l'Atlantico e il Mediterraneo. Soltanto una volta giunto nel Golfo dei Poeti è stato lasciato in balia delle onde, opportunamente guardato a vista dai rimorchiatori, per fare il suo ingresso nel cantiere Valdettaro delle Grazie, specializzato in yacht storici, ultimo cliente d'accezione Carolina di Monaco. Qui tornerà a nuova vita dopo un restauro che si concluderà nel 1996, rigorosamente entro il 4 lu-

glio, in tempo quindi per partecipare alle celebrazioni dell'anniversario della Dichiarazione di indipendenza. E poi? Cosa lo aspetta? Il U.S.S. Williamsburg ha già un destino segnato nella sua prua: diventerà un museo galleggiante, una volta restituito alla sua originale bellezza, una operazione che costerà centodici miliardi di lire per complessive 950 mila ore di lavoro. E non saranno soldi sborsati direttamente dalla Casa Bianca, bensì da una Corporation privata che porta il nome dell'imbarcazione e che presterà il panfilo al presidente americano un mese all'anno. Il signor Kirilloff, presidente della associazione, è certo che dallo sfruttamento della Williamsburg recupererà i soldi spesi per il restauro, oltre a preservare un gioiello della storia americana. Varato l'8 dicembre 1930 nel cantiere Bath Works nel Maine su

commessa di un industriale della carta per un costo di 2 milioni di dollari, il panfilo fu acquisito dalla Marina militare nel 1941 e utilizzato come base operativa nell'area atlantica, sfidando - dicono i depliant - anche le tempeste artiche. Finito il conflitto, divenne la Casa Bianca galleggiante di Truman, ospitò Churchill e altri statisti, passò a Eisenhower, partecipò a spedizioni scientifiche finché nel 1966 non cessò il servizio. Acquisito dalla Corporation nel '92 con il plauso del governo statunitense - come ha sottolineato il console americano Richard Shinnick - si appresta ora a subire una delicata e minuziosa operazione di ingegneria e allestimento navale con essenze di legno pregiato, ponti in tek e marmi di Carrara. Quando i lavori saranno finiti, il panfilo non parteciperà alla Whitbread: però è possibile che negli States ritorni via mare.



Lo yacht Williamsburg in cantiere a Portovenere

Fiore/Ansa