



Il presidente dell'Isvap accusa: «Siamo i peggiori guidatori al mondo». Ma l'Acì smentisce: «In Europa siamo all'undicesimo posto»

Incidenti stradali, 18 morti al giorno

ROMA Ancora morti e feriti sulle strade italiane. Mercoledì la strage sulla via del Mare - vicino a Roma - che ha distrutto un'intera famiglia, giovedì l'incidente sulla Firenze-Mare che ha provocato la morte di una donna e il ferimento di altri due automobilisti. E ieri ad Ancona un altro scontro mortale sull'A-14: 4 morti, tra cui un bambino di 15 anni e tre feriti. Una strage quotidiana.

«Siamo i peggiori guidatori al mondo, i più indisciplinati del pianeta» afferma Giovanni Manghetti, presidente dell'Isvap. Bugia di Pinocchio, replica l'Automobile Club d'Italia (Acì). Gli automobilisti di casa nostra sono di gran lunga migliori di nordamericani, giapponesi, belgi, austriaci, tedeschi e inglesi. Pur essendo secondi in Europa nel rapporto fra il numero dei veicoli e la popolazione - si legge nel confronto internazionale disponibile (1998) Acì-Istat - gli italiani sono all'undicesimo posto per numero di incidenti (355 ogni 100mila abitanti) e al quindicesimo (11 per ogni 100mila abitanti) per numero di morti. E non finisci qui. L'Eurostat, l'ufficio statistico europeo con sede in Lussemburgo, rincarare la dose. Le strade italiane non sono fra le più pericolose d'Europa. Anzi, l'Italia, con la Germania, è sotto la media europea per numero di vittime di incidenti stradali, con 110 morti per milione di abitanti nel '98 contro i 114 dell'Unione. E dal '90 i decessi sono diminuiti del 13 per cento: undici anni fa se ne contavano 126, contro una media di 155 per milione di abitanti nei quindici Paesi dell'Ue. Secondo l'Eurostat, gli Stati più a rischio sono la Grecia, con 212 morti (il numero delle vittime della strada è aumentato del 5

per cento); il Portogallo, che con 243 decessi ha però ridotto la percentuale delle vittime del 20 per cento; la Francia con 152 morti e il Belgio con 147 e un calo del 26 per cento. Nel 1998, in tutta l'Unione europea sono morte sulla strada 42.600 persone. Nel 1990 erano state 56.400. Per l'ufficio statistico europeo, la diminuzione dipende dai limiti di velocità imposti nei centri urbani e il maggior uso dei bus.

E in Italia? Ogni giorno nel nostro Paese, a causa di incidenti stradali, muoiono mediamente 18 persone, mentre altre 868 rimangono

Non si ferma la strage. Ieri quattro persone, tra cui un bambino, sono morte vicino ad Ancona

ferite. Nel 1999 le autorità di polizia - si legge nella statistica degli incidenti stradali dell'Istat - hanno rilevato 219.032 incidenti stradali che hanno determinato il decesso di 6.633 persone, mentre 316.698 hanno subito lesioni di diversa gravità. Rispetto al 1998 gli incidenti sono aumentati del 7 per cento e i feriti del 7,8; mentre si è ridotto il numero dei morti (-11,5 per cento). Il tasso di mortalità è infatti passato da 4,4 del 1991 a 3,0 del 1999 (numero di morti ogni 100 incidenti). Grazie ai miglioramenti introdotti in materia di sicurezza: air-bag, barre di rinforzo, obbligo di indossare il casco e le cinture di sicurezza.

Le cause degli incidenti sono imputabili per lo più a una guida distratta o da un andamento indeciso (17,8 per cento), seguita dall'eccessiva di velocità (12,2 per cento). Le città si confermano i luoghi dove maggiore è il numero di incidenti: 163.472 sinistri (pari al 74,6 per cento del totale), con 2.747 morti (41,4 per cento). La sensibile differenza tra le due percentuali - secondo l'Istat - trova spiegazione nella minore pericolosità degli incidenti che si verificano nei centri urbani: infatti, ogni 100 sinistri in città muoiono 1,7 persone, mentre tale quota sale a 5,7 nelle autostrade e a 8,0 nelle strade statali. Gli incidenti e i morti crescono di numero soprattutto nel mese di luglio, ma se si rapportano gli incidenti mensili al numero di giorni di ciascun mese, il maggior numero di incidenti giornalieri si verifica nel mese di giugno (quasi 700). Gennaio, invece, è il mese con il più basso numero di incidenti giornalieri (517). Dal punto di vista della mortalità, luglio presenta il più alto valore medio giornaliero (22), gennaio il più basso (15). Per quanto riguarda le città, i decessi dovuti ad incidente stradale, raggiungono i massimi valori nei mesi di maggio e giugno; nel mese di luglio invece nelle aree extraurbane. Il giorno della settimana in cui si verificano più sinistri è il sabato, seguito dalla domenica. Nelle strade extraurbane il valore più basso è il giovedì, nelle città il martedì. Il fattore umano è responsabile di circa il 90 per cento degli incidenti stradali: il 77,7 per cento da uomini e il 22,3 per cento da donne. Il sesso femminile causa sinistri in area urbana e in numero minore sulle autostrade. Per quanto riguarda la tipologia di veicoli, le autovetture causa-



Incidente stradale Roma; in alto il GRA di Roma Franco Lefebvre

no il 71,5 per cento degli incidenti, i ciclomotori il 12,9 per cento e gli autocarri il 6,7 per cento. I conducenti delle due ruote coinvolti in incidenti nel 1999 sono stati 121.712 di cui 1.959 morti e 119.753 feriti.

Ma.ier.

clicca su

www.mininterno.it

www.stradanove.net

www.eurispes.com

Una telefonata al 112 sbugiarda il generale L'auto blu vide la macchina prendere fuoco

«C'è un incidente, dietro di me c'è una macchina in fiamme». La telefonata al 112 è delle 7,59 di mercoledì scorso, tre minuti dopo l'incidente sulla via del Mare in cui sono rimaste uccise quattro persone. A telefonare al 112 è stato proprio Marco Lucio, il carabinieri che viaggiava sulla Lancia K che ha provocato l'incidente mortale. Il contenuto della telefonata si legge in una nota della sala operativa dei carabinieri che sta per arrivare in Procura e che, sostanzialmente, smentisce la relazione fatta dal militare al suo comando in cui sosteneva di aver visto, dopo un sorpasso, un'auto che sbandava. Ieri mattina Lucio non si è presentato per farsi ascoltare dal pm Giuseppe Saieva con il quale, invece, ha parlato il suo avvocato Giosuè Naso. Nel rapporto consegnato al pm Saieva ci sono anche

le testimonianze di alcune persone che hanno assistito all'incidente. In particolare, quella di Cristian Ligios: «Mentre procedevo in direzione Roma-Ostia, a un certo punto - ha riferito il testimone - ho notato un veicolo di tipo Lancia, celestino chiaro metallizzato, che in direzione opposta alla mia oltrepassava la propria corsia di pertinenza, continuava a sorpassare e costringeva gli automobilisti a stringersi verso destra». Una testimonianza ritenuta di particolare interesse dagli inquirenti. Marco Lucio dovrebbe essere sentito nella prossima settimana, ma ancora non è stato fissato il giorno, successivamente sarà ascoltato come persona informata sui fatti anche il gen. Domenico Tria, che viaggiava a bordo della «K».

Il personaggio

UN UFFICIALE IN CARRIERA DAL QUIRINALE ALL'AFFARE DEI FOULARDS

Wladimiro Settimelli

ROMA Stanno indagando tutti. Come è ovvio. La Procura militare di Roma, i carabinieri, la Polizia Stradale e la Procura della Repubblica. Quindi, ragionevolmente presto, si dovrebbero sapere tutto sulle responsabilità della tragedia della via del Mare. Alcuni fatti sono comunque già chiari: l'auto blu dell'Esercito con a bordo il generale Domenico Tria, fornita di sirena abusivamente utilizzata e condotta dall'appuntato dei carabinieri Marco Lucio, di 32 anni, in servizio allo Stato maggiore della Difesa, aveva effettuato un sorpasso pericoloso provocando la tragedia con le quattro vittime. Lo stesso appuntato aveva poi redatto un rapporto, ma anche informato il 112. Nel rapporto si era assunto ogni responsabilità, affermando di aver visto, nello specchio retrovisore, solo una macchina che si era messa di traverso alla strada: tutto lì. Il generale Domenico Tria, invece, a quanto pare, non si era accorto di nulla. Infatti ha dichiarato: «Stavo leggendo il giornale e non ho visto nessun incidente». Dietro la macchina blu, una «Lancia K», stavano intanto morendo quattro persone. I testimoni, in coro, hanno riferito che quella macchina blu era guidata da «pirata» che non si era neanche fermato. Forse, un immediato soccorso, avrebbe potuto salvare la vita a qualcuno o almeno essere di conforto a chi aveva visto, con orrore quello che era successo.

Invece, la macchina del generale era scappata via. E' difficile accettare l'atteggiamento dell'alto ufficiale e dell'autista. Intanto appare subito chiaro che l'appuntato dei carabinieri ha tolto subito dalle peste il «passaggio importante». Ma la legge esclude questa possibilità. Il generale Domenico Tria rimane comunque il «capomacchina»: ossia il responsabile di velocità, correttezza, rispetto del codice stradale da parte dell'autista.

Vengono subito alla mente altre terribili tragedie provocate dalle macchine di scorta o da auto di servizio lanciate a folle velocità nel cuore delle città. Dove doveva correre il generale Tria? Era davvero così importante arrivare in ufficio qualche minuto prima? O si trattava di recuperare un banale e casuale ritardo?

I magistrati - lo abbiamo già detto - stanno indagando. L'alto ufficiale, comunque, ha già avuto qualche problema, nonostante abbia ricoperto, sempre, incarichi molto importanti. E' stato consigliere militare aggiunto e aiutante di campo del Presidente della Repubblica e capo di gabinetto del Ministero della Difesa. E', dal 1999, presidente del Centro alti studi della Difesa che ha sede a Roma. La nomina a generale di corpo d'armata è arrivata il 20 novembre del 1997.

A Torino e a Padova, comunque, le Procure militari sono impegnate in una serie di inchieste assai singolari e che riguardano anche lui e il collega Carmine Fiore. Di che si tratta?

C'è un'accusa di peculato per una lunga lista di «acquisti impropri» se così si possono chiamare. Nel carcere militare di Peschiera del Garda è stato messo in cella, nell'ambito di quell'inchiesta e in attesa che le indagini si concludano, il colonnello Adolfo Grosoli, capo servizio amministrativo del Quarto reggimento dell'Aviazione militare Altair di Bolzano. Per i due generali, tra l'altro, il pubblico ministero aveva anche chiesto la sospensione dal servizio.

Dicono i magistrati militari che alcune ditte compiacenti avevano fornito, a prezzi maggiorati, oggetti non certo utili per i soldati: anelli, vassoi d'argento, salotti, tute e palloni, al posto di teli di iuta per proteggere i mezzi blindati inviati in Somalia. I fatti si sarebbero verificati tra il '91 e il '94. Alla brigata meccanizzata Legnano di Bergamo (comandata in quel periodo dal generale Tria e poi dal generale Fiore) sarebbero arrivati addirittura divani, poltrone e utensili domestici. Alla Brigata Bergamo, per esempio, al posto di una fotocopiadora, era arrivato uno stock di foulard. Subito dopo, centinaia di anelli, medagliette, cornici e valigette 24 ore.

Intanto ieri, come se niente fosse accaduto e proprio nei giorni del dolore per la tragedia della via del Mare, a Palazzo Salviati, sede del Centro alti studi strategici, si è svolta la cerimonia di scambio delle consegne tra il generale Pietro Solaini, vecchio direttore del Casd, e il nuovo: appunto il generale Domenico Tria. Tutto si è svolto puntualmente e in perfetto orario. Erano presenti le massime autorità militari.

Dacci oggi la nostra lapide quotidiana

Fulvio Abbate

La prima volta in assoluto che ho visto una lapide dedicata a qualcuno morto in un incidente stradale, è stato quando avevo sette anni, e le auto in giro per il mondo erano ancora poche, così poche da non mettere paura. La lapide stava ai bordi di un viale ombreggiato a picco sul mare, ed era, in realtà, un cippo, anzi, una colonna spezzata, così come se ne trovano tante nei cimiteri o nei parchi della Rimembranza, un minuscolo abbozzo di monumento, messo lì a perenne ricordo di una vita finita male, rimasta sull'asfalto.

Era un lavoro di decente fattura, commissionato dai familiari al marmista del cimitero locale. Non proprio un Henry Moore, se è vero che questi all'inizio per tirare avanti lavorava alle tombe, tuttavia presentabile agli occhi dei passanti. La vittima era un uomo noto in città, un industriale che sosteneva di avere sconfitto le brutte stagioni con il proprio marchio, celebre per lo slogan pubblicitario che accompagnava il suo prodotto: «È sempre primavera sotto l'ombrello...». Seguivano il cognome e la certezza di sopravvivere comunque ai temporali e a tutto il resto. Per molto tempo, ho creduto

che soltanto il suo status gli avesse permesso di essere ricordato alle auto di passaggio con quel cenotafio abusivo.

Sbagliavo, il censo e l'appartenenza non c'entrano in queste cose. Chiunque, volendo, può piantare un cartello e mettere un primo fiore, lì dove ha perso una persona cara.

Anni dopo, infatti, ho visto fiorire, dalla notte a giorno, sulla via del Mare come sulla Casilina e perfino sotto casa, lapidi di persone senza nome né parte, di poveri ragazzi falciati dall'imprudenza altrui o dalla propria. Fino alla leggenda di un ventenne detto, forse per via degli occhi a mandorla, «Il Cinese», che a bordo di una Kawasaki 500, detta a sua volta «la bara», andò a schiantarsi contro un paracarro di pietra.

In quel punto, per lungo tempo, ricordo fiori freschi, gladioli o garofani, messi ordinatamente dapprima dentro un secchio di plastica celeste e in seguito in un vaso di metallo da fioraio. Si diceva in giro che fosse la sorella, inconsolabile, gli stessi occhi a mandorla, a cambiarli ogni due giorni; in questo racconto c'era in filigrana il senso della memoria, del resistere alla dimenticanza, all'indif-

ferenza, qualcosa di straziante, di indubitabile. Il valore stesso di quel pezzo di marmo inciso con un nome una data e talvolta un volto.

Appartengono a un cimitero parallelo a quello reale, un cimitero, questo sì, davvero pubblico, le lapidi che compaiono ai bordi delle strade. Quasi che il dolore, il filo spezzato, solo in questo modo possa diventare comune, opinione condivisa, possa essere di nuovo tessuto oltre le pareti di casa o del bar. Se la tomba è necessaria alle lacrime, la lapide in strada, sia pure nel rimpianto intatto, pretende gli occhi asciutti, mostra un dolore che custodisce comunque qualcosa di «civile», è un necrologio che non finisce al macero insieme al giornale dov'è stampato.

C'è una bella poesia che parla di un funerale, di due persone che accompagnano un amico al cimitero; il verso finale fa così: «E forse io solo so adesso che visse». Le lapidi in strada, probabilmente, appartengono a quest'ordine di pensieri, regalano l'illusione che la morte non sia definitiva, mantengono acceso nel vento l'accendino della devozione, una luce minuscola su cui si affacciano i parenti e gli amici per dire appena:

«Ciao, ti pensiamo sempre, lo sappiamo che ci sei stato, che ci sei ancora».

Loro, intanto, i morti delle strade, ci guardano dalle foto su ceramica e spesso ci sorridono.

Sì, i morti, in indosso gli abiti dei giorni migliori, la giacca bianca e il papillon o la gonna di velluto, ci sorridono, come in una Spoon River spontanea rispetto alla quale non esistono vincoli, regole, condoni, sanatorie. Tutto comincia la sera stessa della morte, con un mazzo di fiori, una sciarpa della squadra del cuore, un cartello scritto a pennarello: «Sei sempre con noi, lo sai che non ti dimentichiamo. A domani».

Rivedo ancora le ragazzine di una trasmissione che faceva furore pochi

anni fa, scendere dal Celio per andare a deporre i fiori là dove, ai piedi di un albero, poco lontano dal Colosseo, erano morti sfracellati tre loro amici. Rivedo anche i fiori ai lati della Palermo-Agrigento, una strada il cui semplice nome suscita terrore in tutti coloro che sono costretti ad affrontarla giorno dopo giorno per lavoro, per trasferta, per il semplice fatto che non esiste un altro

modo per tornare a casa. E rivedo anche le cappelle votive che punteggiano le strade di certa Grecia dove di solito si va in vacanza senza pensare mai alla morte. E rivedo ancora la Salinas Valley, poco lontano da Paso Robles, dove James Dean pensò bene di andare a collaudare la sua Porsche nuova fiammante, appena tolta dal cellophane, qualche anno fa in quello stesso luogo qualcuno, forse un artista giapponese, ha issato un monumento d'acciaio dove accanto al nome del ragazzo morto compare un segno d'infinito, e poco più in basso un uccellino fuso nel bronzo. Se penso invece a Roma mi torna in mente il giorno in cui Alessandro Momo andò a morire con la sua moto. Non credo che lui abbia mai avuto un cippo. Sempre con gli stessi occhi, ho visto restare senza più fiori il paracarro dove morì quel ragazzo, detto «Il Cinese», che quasi, quando passo lì davanti, mi viene voglia di parcheggiare per raggiungere un fioraio a comprargli qualcosa.

Chissà poi se sulla RN5, a 24 chilometri da Sens, dove Albert Camus morì in un incidente nel gennaio 1960, qualcuno ha mai messo qualcosa?