

Massimo Solani

“ Due ragazzi alla guida dell'auto che ha investito il passeggino di un bimbo. Non si conosce ancora chi ha falciato la vita del polacco Sylvestre Kleczek



Allarmante il numero degli incidenti provocato da chi fugge, senza dare soccorso. Nel 2001: 49 morti e 946 feriti. La Stradale chiede norme più severe ”

ROMA Quattro casi in cinque giorni. Quattro auto che lasciano sul selciato altrettante vittime senza fermarsi a prestare soccorso. Dopo Napoli, è la volta di Roma, dove lunedì notte Sylvestre Kleczek, polacco di 25 anni, è stato falciato davanti agli occhi della moglie da un'auto in corsa appena sceso da un autobus nella zona di Tor Bella Monaca, estrema periferia della Capitale. Uno schianto violentissimo che ha ucciso il giovane sul colpo. Un amico della vittima, subito dopo l'incidente, ha raccontato ai vigili urbani quegli attimi concitati: pochi passi dalla fermata dell'autobus, uno schianto ed una vettura che fugge. Forse una Fiat Punto, ha spiegato il testimone, guidata da una persona che dopo l'urto si persino voltata per controllare quanto accaduto, salvo poi rinestare la marcia e fuggire a tutta velocità.

Pochi indizi per ora non sufficienti per tracciare un identikit del «pirata» ancor meno per dargli un nome e rintracciarlo, anche se la caccia è scattata con posti di blocco e controlli in autorimesse e carrozzerie. Un inseguimento che, come sempre in questi casi, non sarà affatto facile anche se, ma la circostanza non trova per ora conferme in Procura, sembra che l'amico della vittima sia riuscito a fissarsi in testa alcuni numeri della targa della vettura fuggita dopo lo schianto.

Sempre a Roma, sempre nella notte fra lunedì e martedì, a pochi chilometri da Tor Bella Monaca un altro incidente gravissimo, anche questo provocato da un'auto poi allontanata. Una giovane donna è stata infatti investita all'altezza del cavalcavia Roma-Fiumicino da una Bmw grigia metallizzata mentre viaggiava insieme al fidanzato in sella ad una moto. Il «pirata» ha speronato la moto falciando di netto il piede sinistro della donna, che è ora ricoverata all'ospedale S. Camillo.

Una scia di sangue che continua ad allungarsi preoccupantemente e che solo nella ultima settimana conta due

Vite distrutte dai pirati della strada

Investono le vittime e fuggono: quattro casi in cinque giorni, un morto a Roma, uno a Napoli



Il passeggino dove si trovava, il 2 agosto sera a Napoli, il bimbo di cinque mesi travolto e ridotto in fin di vita da un'auto pirata/Fusco/Ansa

Una catena di tragedie

Una serie incredibile di casi, un fenomeno, quello della pirateria stradale, che sembra in costante aumento e che nel 2002 ha raggiunto livelli preoccupanti. Il 27 gennaio di quest'anno, ad Agropoli in provincia di Salerno, una bimba tunisina di dieci anni, Rekek Manel, viene uccisa da una autovettura che le piomba addosso senza fermarsi mentre la piccola stava attraversando la strada in compagnia della madre, rimasta illesa. Passano pochi giorni e il 13 febbraio stessa sorte tocca a Marcella Brandazzi, venticinquenne di Belgioioso in provincia di Pavia. Un fuoristrada la investe, mentre la giovane si recava al lavoro in motorino, prima di allontanarsi senza lasciare traccia di sé. Due giorni dopo è la volta di Annamaria Mazzoni, varesina di 54 anni, ad essere falciata ed uccisa da un'auto pirata che immediatamente fa perdere le proprie tracce. Luz Mary Morroy Olaya è invece la donna colombiana uccisa a Roma lo scorso primo maggio, investita da una auto mentre tornava a casa dopo il lavoro. Anche in questo caso «il pirata» si allontana dalla scena dell'incidente. Lo scorso 22 giugno, un quindicenne di San Martino in provincia di Bolzano, è ucciso da una auto guidata da una venticinquenne ubriaca che si costituisce qualche ora dopo l'incidente. La giovane vittima era in terra dopo esser caduto dal motorino quando l'auto gli è piombata addosso lasciando senza vita e allontanandosi senza prestare soccorso. 28 giugno: Anna Dattolico, di 67 anni, viene colpita a morte da un'auto che le piomba addosso nel centro di Villongo in provincia di Bergamo. L'assassino si allontana immediatamente prima di abbandonare l'auto in mezzo alla strada e proseguire la fuga a piedi.

morti i cui assassini sono ancora senza volto. Si sono infatti costituiti venerdì i due giovani napoletani, entrambi senza patente, che erano a bordo della Smart che lanciata a tutta velocità per le vie di Sant'Antonio Abate ha investito il passeggino in cui era seduto il piccolo Gabriele di cinque mesi. Il bimbo, è notizia di ieri, dovrebbe essere fuori pericolo, ma sui due giovani pendono gravi denunce: lesioni gravissime e omissione di soccorso per Giuseppe Iasevoli, il maggiore dei due che è stato anche denunciato per guida senza patente. «Solo» una denuncia per omissione di soccorso, invece, ai danni del diciassettenne che si trovava seduto al posto del passeggero nella Smart. A tutt'oggi non ha invece un volto il conducente dell'auto che domenica sera, poco prima della mezzanotte, ha investito ed ucciso Nunzio Cicatiello nel quartiere di Scampia, alla periferia di Napoli. In questo caso, infatti, le ricerche sembrano essere particolarmente complicate visto che al momento dell'incidente Cicatiello camminava da solo lungo la strada a scorrimento veloce (la cosiddetta perimetrale di Melito) e nessun testimone sembra aver assistito allo schianto.

Dopo i casi degli ultimi giorni però, l'allarme «auto pirata» è ormai altissimo, per un fenomeno che interessa ogni anno oltre 2000 incidenti in cui perdono la vita circa 200 persone. A dare le dimensioni del problema è stata ieri l'Asaps, l'associazione amici della Polizia Stradale, secondo cui «per combattere la pirateria stradale occorrono strumenti normativi più adeguati, a partire da un reale monitoraggio, sanzioni più severe e il trasferimento delle competenze al giudice unico. Gli incidenti con fuga ed omissione di soccorso, rilevati dalla sola Polizia Stradale, nel 2001 sono stati 647 con 49 morti e 946 feriti - si legge in una nota firmata dal presidente dell'Asaps Giordano Bersani - Per questo reato sono state identificate e denunciate alla magistratura, sempre nel 2001, 380 persone, in particolare è stato individuato il colpevole nel 59% dei casi».

Maria Annunziata Zegarelli

Protagonisti, giovani che corrono su strade «appetibili» con tanto di pubblico al seguito. L'attore Mastandrea, interprete di un film su queste gare: «Gente senza valori»

Corse clandestine e scommesse sull'asfalto

ROMA È un poveraccio, «un tipo meschino. Uno che arranca e che ha dei valori falsi, non suoi, che sono quelli di avere l'ultimo tipo di telefonino, di vestire bene con cose firmate e di modificare la sua auto. Insomma un tipico prodotto della società del consumo». Così Valerio Mastandrea descrive il personaggio che interpreta in «Velocità massima», film scritto e diretto da Daniele Vicari, in lizza nella selezione di Venezia '99. Un film che apre uno squarcio sulla realtà delle corse clandestine, che racconta un fenomeno nato con l'automobile stessa, ma in crescente escalation negli ultimi anni. Nessuna voglia di moralismo, dice il regista, «semmai di critica».

E chissà se è davvero questo il profilo di coloro che si danno appuntamento nella notte delle corse clandestine. Vere e proprie gare, con tanto

di pubblico ad assistere e scommesse sul piatto. Non sempre, ma molto spesso.

Non si tratta comunque di episodi isolati, sporadici. Ma di una sorta di moda, la moda delle «Connonball» (dal titolo di un famoso film,) che raccoglie proseliti, da Acireale a Milano, a Savona. A Roma, ai castelli romani. Ci sono i tratti stradali più «appetibili»: da quelli della Lombardia a quelli della Liguria, soprattutto nel Passo del Turchino e nella Serravalle. Bologna ha un suo primato, quello delle vittime delle corse clandestine: solo nel maggio di due anni fa una ragazza di 24 anni, Erica Conficoni, è morta mentre assisteva con un grup-

po di amici ad una gara, nella zona di Pilastro. I feriti furono 14. Un bilancio «fortunato» perché quella Bmw 320 che sbandò e sfrecciò sulla folla poteva fare un strage. Erano centinaia i giovani ammassati lungo i bordi della strada per assistere allo spettacolo notturno. Ogni venerdì sera si teneva.

L'appuntamento più ghiotto sono le finali, quelle a cui accedono i piloti di tutta la regione che hanno superato le eliminatorie. Modena è una delle tappe più importanti dei «giri», come li chiamano i frequentatori abituali. Una «manche», cioè una corsa, costa 400 euro per gli aspiranti finalisti. Polizia municipale e stradale hanno intensificato i controlli, ma gli

organizzatori delle corse sono furbi: cambiano orari e luoghi in continuazione. No, non si corre solo per le scommesse: c'è chi corre per il gusto di mostrare il proprio bolide, il motore truccato, la guida spericolata. Spesso le auto sono rubate. E quasi sempre c'è chi effettua le riprese con la telecamera affinché i piloti possano poi riguardarsi la gara con calma. «studiarli gli errori propri e quelli degli altri», come racconta un «penitente» che avendo avuto salva la pelle dopo un incidente adesso se ne guarda bene. Ma quel mondo lo conosce bene. Lui li sborsò quei 400 euro.

È una sfida antica. Non a caso il cinema l'ha raccontata in tutte le salse.

È una sfida a cui le forze dell'ordine hanno spesso potuto contrapporre una multa e poco più, quando riuscivano ad individuare i responsabili. Il nuovo codice della strada, non ancora in vigore, prevede l'arresto fino a otto mesi per gli organizzatori delle corse clandestine. Nel frattempo, continuano.

A Varese circa un anno fa si era creato un gruppo di malviventi che rubava soltanto un tipo di automobili: la Lancia Delta Integrale. Era perfetta per le gare. Così i furti non si contavano più, fino a quando furono arrestate tre persone.

A Milano la zona d'elezione è la Padana superiore; a Torino quella industriale di Grugliasco. In provincia

di Roma, a Castel Gandolfo, è il tunnel che porta al lago. Negli anni passati gli adepti erano tantissimi. E ne hanno fatte passare di notti di appostamento alla polizia. Quando si sentivano il fiato sul collo interrompevano per un periodo, poi riprendevano il gioco.

Non è scontato tracciare il profilo del frequentatore-tipo: c'è il ragazzo di borgata, quello raccontato nel film di Vicari, come il ragazzo delle cosiddette «famiglie bene». L'età varia tra i 20 e i 30 anni. Ma ci sono anche i precoci: ragazzi di 17-18 anni, a volte senza neanche la patente. Giovani che lanciano le auto oltre i 200 chilometri orari per sancire la propria supremazia

gruppo. Che sanno anche cosa rischiano: il sequestro della patente. L'incidente, quello, non rientra tra le loro preoccupazioni. Lo sanno tutti: chi assiste e chi corre. C'è il rischio, fa parte del gioco. Si parlano attraverso Internet, si danno appuntamenti grazie agli Sms, usano i newsgroup. Hanno un loro linguaggio, una specie di codice, per comunicare senza destare troppi sospetti.

E sanno anche come evitare gli autovelox: basta consultare il sito internet www.autovelo.info. I controlli ci sono, eccome. Ma il popolo delle sfide notturne si è organizzato.

Giancarlo Fisichella, il pilota della Jordan di Formula 1 dice: «Certo, il sale sta nel brivido che la corsa ti dà, ma quello che succede di notte in qualche strada, con macchine e motori spinti, al di là dell'illegalità, oltre i loro limiti, non ha niente a che vedere con le corse vere, né in fatto di sicurezza». Lui, boccia le corse illegali. E anche il film di Vicari.

il parere

«L'im maturità emotiva causa degli incidenti»

ROMA L'automobile per l'uomo è «il prolungamento di se stesso, un altrove dove è possibile tirar fuori quella parte che si ha dentro e che si cerca di trattenerne». Per la donna, invece, «è un mezzo strumentale, niente altro che questo». Anna Oliveiro Ferraris, psicologa dell'età evolutiva, parte da qui nella sua analisi. E spiega che se l'automobilista che travolge un pedone e poi scappa, lo fa soprattutto per scarso senso morale e per quel concetto sbagliato che si ha dell'automobile, aggiunge che per i giovani - invece - le corse pazzesche con le auto non sono altro che voglia di trasgressione. Ma, molto spesso, la causa è «fisiologica», come hanno dimostrato molti studi effettuati negli ultimi anni. La piena maturazione non si raggiunge, infatti, intorno ai 15 anni, come

si pensava, ma parecchio più in là, dopo i 20. Quindi, «un adolescente fisiologicamente non è ancora in grado di inibire completamente le proprie emozioni e si lascia «trasportare» con più facilità». Più impulsivi, dunque, fino ai 22 anni, quando alcune strutture nervose non sono ancora complete, come la corteccia frontale.

Ragioni fisiologiche e ragioni d'altro tipo: ragazzi che tendono ad emulare i grandi campioni e ad affermare, dentro l'abitacolo, parti di se stessi che non riescono a tirar fuori. L'automobile come status symbol, le proprie acrobazie come affermazione di forza, di coraggio.

Ecco, allora, che ancora una volta è fondamentale il ruolo della famiglia. «Mai lasciare i ragazzi a se stessi perché ritenuti matu-



ri, dandogli la disponibilità di automobili potenti. Una cosa è capire, conoscere ed essere informati, tutt'altro è essere emotivamente e fisiologicamente maturi». Per questo la psicologa ritiene assolutamente sbagliato abbassare il limite di età per accedere alla patente e alzare i limiti di velocità. «I limiti devono essere più rigidi e le sanzioni più pesanti. Ma anche i controlli devono essere davvero tali: in città, ad esempio, non dovrebbe essere possibile guidare ad alta velocità. Ci sono paesi, come l'Inghilterra,

ad esempio, dove c'è molta più severità rispetto all'Italia». Anche la musica, dice Oliveiro Ferraris, ha un suo ruolo: lanciata a tutto volume è un altro fattore che aiuta ad estraniarsi da tutto ciò che è fuori dall'automobile.

«Per tutta questa serie di motivi credo che sia indispensabile introdurre nelle scuole guida il concetto di educazione morale - conclude la psicologa - da affiancare alla formazione strumentale del mezzo da condurre».

m. a. ze.

la storia

Negli anni 70 la «sfida» di Agostino «o' pazzo»

ROMA James Dean e l'indimenticabile «Gioventù bruciata» se lo ricordano tutti. Anche i più giovani. Agostino 'o pazzo, forse, è nascosto nella memoria dei meno giovani e di neanche troppi di loro. In comune, il protagonista del celebre film e lo sconosciuto guaglione napoletano (che pure scoprì il successo) avevano una passione: la velocità. Il primo guidava all'impazzata la sua auto: il secondo la moto. Le due ruote. Anzi, una, visto che la sua specialità erano le impennate. Altri tempi, quelli. Quando a Napoli una sera si sparse la voce che sarebbe arrivato uno sconosciuto con la sua roboante moto e avrebbe fatto acrobazie di ogni tipo si radunò una grande folla nei vicoli dei Quartieri Spagnoli. Era il 1970. Napoli e le sue viciuzze si riempirono di curiosi che rimasero senza parole davanti a tanta bravura. La sera dopo arrivò la polizia per

fermarlo: non ci riuscì perché la gente fermò loro, gli agenti. E Agostino 'o pazzo compariva, faceva il suo spettacolo e poi si dileguava nei vicoli della città come fosse stato un'apparizione. Rubava le palette ai vigili urbani, entrava e usciva dalla questura: sfidava tutti. E riusciva a scappare, ogni volta.

Una notte, era il 28 agosto, tra la gente accorsa al suo spettacolo e polizia e carabinieri (più di mille) fu guerriglia: nessuno si fece male, per fortuna. Tranne quell'anziano signore che si era affacciato sul balcone di casa per gustarsi la scena e si vide raggiungere da un candelotto lacrimogeno. Di arresti invece, ce ne furono tanti: circa un centinaio. La storia andò avanti per una settimana, ad un certo punto a qualcuno venne il dubbio che mentre le forze dell'ordine si concentravano nei quartieri spagnoli per dar la cac-

cia ad Agostino, i malviventi avessero campo libero nel resto della città. E ce ne furono di furti e vetrine scassate durante quelle notti.

Ma ormai era diventata una questione di principio: ne parlavano tutti i giornali. La polizia conosceva soltanto il soprannome del misterioso motociclista. Null'altro. Ma perché Agostino? Semplice. Dal cognome dell'allora campione mondiale di motociclismo: Giacomo Agostini.

Il suo vero nome si scoprì, alla fine. Antonio Melillo, anni 17. Beccato mentre passeggiava a piedi. Tre mesi di carcere minorile e una condanna per adunata sediziosa e guida senza patente.

Oggi è un noto antiquario di Napoli, ha quattro figli. Del passato conserva la sua passione per la moto. All'epoca, invece, aveva iniziato a correre con la moto per scommesse, giù come un folle per la strada che scende da Capodimonte. Si lanciava con una moto a cui erano stati tolti i freni: a chi conquistava il primo posto in classifica davano 5 mila lire. A pagare le scommesse, sia chiaro, erano gli adulti.

m. a. ze.