

Incidenti: il fronte sotto casa

Non conoscevo Sonia: tredici anni. L'ho vista un istante solo, l'istante prima che spirasse: per letto quattro lamiere di latta, dappertutto odore di benzina. E sangue. A fianco, una ragazza di vent'anni: la fronte squarciata; mi chiedeva, senza vedermi: «Sono stata io?». Dietro, la sorellina, senza un graffio, tremava tutta; e il fratellino, impietrito, con la mandibola rotta. Fuori, un uomo sulla quarantina, con la sua auto oltre lo stop: ginocchio e qualche costola rotti. Era corso a vedere. Quando sono arrivato, tutto era appena accaduto. Poi la gente, il chiasso, un «Padre nostro» recitato adagio, mentre tenevo forte la mano ai fratellini che piangevano senza lacrime e muovevano le labbra con me. E finalmente l'ambulanza, i pompieri; e poi via con un sibilo. Spostati i rottami, scansati i vetri, dopo cinque minuti, la corsa continuava a pestare quel sangue.

Ma, prima di sera, altri morti e altri feriti, per arrivare ai ventuno giornalieri, con 596 feriti. E solo in Italia. Una media superiore alla guerra del Vietnam. E nessuno scende in piazza a protestare.

E la guerra della strada non è tutta qui. Come nel Vietnam, i disastri più gravi sono quelli che non si vedono: le devastazioni chimiche e batteriologiche. Ossido di carbonio, inodore e incolore (200 tonnellate ogni giorno solo a Bologna, e solo nel '74), 3 quintali di piombo, 20 tonnellate di ossidi di azoto, 30 di idrocarburi, 30 quintali e mezzo di aldeidi, e ancora tonnellate di anidride solforosa, quantità imprecisate di amianto da freni e frizioni, polveri di asfalto e pneumatici; e infinite altre «parolacce» di esperti. Anche il caso di quel bambino morto per soffocamento in un'auto ferma ad un sottopassaggio, non è più un «incidente» imprevisto.

Il mondo cristiano deve incominciare a fare i conti con la difesa della vita sulla strada: l'imperialismo dell'auto e le sue «epidemie occulte» non sono più opinioni. C'è chi inizia a chiedersi se non sia venuta l'ora di denunciare per immoralità pubblica certe forme di propaganda, miranti a sviluppare il mito della velocità e della potenza automobilistiche: perché non iniziare a denunciare le fabbriche che producono auto che superano i limiti di velocità imposti dalla legge?

Si è iniziato a pensare anche ad uno statuto dei diritti del pedone: «Pedoni, ciclisti, utenti di mezzi pubblici, autisti privati hanno tutti uguali diritti; nessuno deve essere favorito o svantaggiato a causa del suo mezzo di locomozione; nessuno deve essere costretto all'impiego dell'automobile mediante misure architettoniche legali o di altro tipo; ciascuno ha diritto a vivere rapporti naturali di vicinanza: le strade devono servire prima di tutto a mettere in comunicazione le persone che vivono vicino, e non ad allontanarle tra loro; è diritto naturale della comunità vivere in zone di silenzio collettivo».

Da tutto questo ad un «sindacato per il pedone» il passo è breve, e sta già sorgendo, proponendosi l'educazione al mezzo pubblico. Occorrono leggi contro ciò che nell'auto è certamente nocivo alla salute; rapporti annuali e dati su morti e feriti; scambio di posti di lavoro, perché ognuno possa lavorare dove abita. Sta nascendo anche un «sindacato dei parenti delle vittime della strada», una sorta di «Tribunale Russel» attento a questi problemi. Questo non è un invito ad indire una specie di «lotta di classe» del pedone né a prendersela eccessivamente con Agnelli: siamo tutti «auto-dipendenti»: per questo è indispensabile iniziare tutti una seria «auto-critica».

E non sarà facile. L'auto c'è entrata nell'anima e sembra far parte di noi: e non soltanto perché, come è stato detto, «tre quarti delle persone in America sono state concepite in macchina». Siamo succubi di una forma anche mentale di adattamento, che ci porta a «interiorizzare» l'auto e a sentirla come «inevitabile», senza più la capacità di afferrare la gravità della guerra della strada; ce ne laviamo le mani, scaricando tutto sull'imprudenza e sulla distrazione dell'autista.

Solo se veniamo coinvolti personalmente con la morte di un nostro parente stretto o con un grave ferimento personale, riusciamo a intravedere l'assurdità; ma di lì a poco, ben che ci vada, correremo solo il rischio di essere un pericolo in più per la nuova «eccesiva prudenza». L'«autocritica» non sarà facile, ovviamente, per i colossali interessi economici. Su questo, fermo solo una battuta: per troppi, dalle case automobilistiche ai meccanici, dalle banche alle assicurazioni, l'incidente è solo un «investimento».

Concludo e dedico. Proprio ieri sera sono «andato nel fosso con mio padre», e non per falciare l'erba per i cavalli: molta paura e un solo bernoccolo: grazie a Dio. Ho così pensato di dedicare questo editoriale ai sei frati morti per incidenti stradali in questi ultimi anni (e ai tanti feriti gravi) nella nostra Provincia. Intanto, se n'è aggiunto uno solo. Anche per le vocazioni, la cultura dell'auto è ormai un problema di vita e di morte.

