

9. Il lancio di sassi dal cavalcavia: un fenomeno antico ed endemico



8. Il Lancio Sassi dal cavalcavia: fenomeno antico ed endemico

Osservatorio “sassi dal cavalcavia” Report 2009

Copyright © ASAPS 2001-2010 tutti i diritti riservati

EVENTI	30	100%
NOTI	9	30%
IGNOTI	21	70%
EPISODI CON MINORENNI (*)	9	30%
PERSONE IDENTIFICATE	27	-
PERSONE ARRESTATE	2	-
MINORENNI IDENTIFICATI/ARRESTATI	15	-
EBBREZZA/DROGA	1	3,3%
VITTIME		-
FERITI	9	-
AUTOSTRADE/RACCORDI/SGC	10	33,3%
RETE ORDINARIA	20	66,7%
NORD	13	43,3%
CENTRO	8	26,7%
SUD	9	30%

(*) il dato è riferibile solo agli eventi per i quali siano individuati i responsabili o dei quali esistano testimonianze.

Fonte: cronaca e referenti.

Elaborazione: Il Centauro / Asaps

Il termine “cecchino” ha preso a diffondersi nel gergo corrente della fanteria italiana durante la prima guerra mondiale, con accezione assolutamente dispregiativa, per indicare i tiratori scelti austro-ungarici dell'imperatore Francesco Giuseppe, schernito in Italia con il soprannome di “Cecco Beppe”. In realtà, al di là del terrore o delle conseguenze che un gesto del genere può provocare, chi lancia sassi da un cavalcavia – o chi effettua un lancio di qualsiasi oggetto verso un veicolo o persone in movimento – non può in alcun modo essere associato alla funzione militare e strategica di uno sniper. L'unico punto in comune è che del cecchino il nemico sa poco o nulla: si apposta nei pressi di passaggi obbligati, rendendo ogni passo allo scoperto un incubo. Un colpo a tradimento equivale spesso ad una vittima, come testimoniato anche da Emilio Lussu (1) nel suo celebre libro “Un anno sull'altopiano” (1937): “...Dovevamo essere prudenti ad ogni istante. Avevamo, di fronte, reparti di tiratori scelti che non sbagliavano un colpo. Tiravano raramente, ma sempre alla testa, con pallottole esplosive...”

La Corte di Cassazione, con sentenza n. 5.436 dell'11 febbraio 2005, ha spiegato chiaramente che il lancio di oggetti diretto verso veicoli in movimento costituisce dolo diretto e non eventuale. Così è stato posto un preciso criterio normativo di imputazione dell'illecito: chi lancia, lo fa col proposito di colpire, assumendo la responsabilità di tutto ciò che ne consegue.

Ogni caso resta però a sé stante: il Tribunale di Sondrio, nel mese di ottobre 2009, ha condannato a “soli” 8 mesi di reclusione un 20enne ucraino che il 28 dicembre 2006 scagliò un sasso dal cavalcavia ferroviario tra via Caimi e via Vanoni, nel capoluogo valtellinese, nel tentativo di causare lesioni ai due uomini che con l'auto stavano passando sotto il cavalcavia. Secondo le indagini, il giovane avrebbe avuto a che dire con due italiani, decidendo poi di colpirli dall'alto con un sasso mentre si trovavano in automobile, non riuscendo però a centrare la vettura. Il sasso era invece andato a finire su un'altra auto che si trovava dietro quella dei due uomini e a bordo della quale c'era una donna. Il sasso aveva danneggiato la vettura, ma fortunatamente non aveva provocato lesioni alla donna alla guida.

La premessa è d'obbligo: lo speciale osservatorio che l'ASAPS ha istituito da molti anni, con lo scopo di monitorare il fenomeno, ci consente di partire da un punto di vista diverso, meno emozionale e più riflessivo, destinato però a lanciare inquietanti scenari su questa fattispecie di ordinaria violenza stradale: parliamo dell'evoluzione di questo fenomeno, del quale sappiamo ancora poco. Dei pochi dati certi, uno è che si tratta di un fenomeno costante: i 30 lanci stradali accreditati nel 2009 (spesso si tratta di falsi allarmi e di questi non facciamo menzione) seguono i 31 del 2008 (-3,2%): nell'ultimo biennio non si sono registrate vittime, mentre nel 2009 i feriti sono stati

Foto archivio Asaps



in tutto 9, uno in più rispetto alla nostra precedente rilevazione (+12,5%). Dei 30 episodi certi possiamo dire questo: in 9 casi è stata accertata la presenza di minorenni (30%), ma si tratta di un dato che, al compimento delle indagini, sembra destinato ad aumentare. Sono molti, infatti, gli episodi nei quali alcuni testimoni hanno riferito di aver visto ragazzini in fuga: quelli identificati sono in tutto 15, il 55,6% delle persone identificate, in tutto 27, delle quali solo 2 sono finite in manette: si tratta, per l'appunto, di due ragazzini di 14 e 15 anni, arrestati dai Carabinieri di Napoli il 3 novembre 2009 a Posillipo. I due, che capeggiavano una baby gang di 5 componenti, sono stati sorpresi in flagrante sul cavalcavia che sovrasta via Coroglio, mentre lanciavano pietre dal chilo e mezzo ai quattro chili, da 40 metri di altezza. Miravano a tutto ciò che si muoveva, pedoni compresi, che devono ringraziare la fortuna se adesso sono ancora vivi.

Un automobilista ed un abitante della zona, quando hanno cercato di far smettere i ragazzi, sono stati a loro volta presi di mira e solo con l'arrivo dei militari gli atti criminali si sono interrotti: i capi d'accusa vanno dal tentato omicidio all'attentato alla sicurezza dei trasporti. Il successivo 24 novembre è intervenuta anche un'ordinanza di custodia cautelare.

Dunque, l'emergenza sassi non può dirsi finita e se non abbiamo registrato vittime, ciò è evidentemente dovuto ad una semplice coincidenza. Rispetto al 2008, però, il 66,7% degli eventi è avvenuto su rete ordinaria (20 casi su 30), mentre solo 10 atti di cecchinaggio sono avvenuti in arterie con caratteristiche autostradali. Lo scorso anno l'esatto contrario: il 58,1% dei lanci era avvenuto in contesti di viabilità maggiore. Ancora una volta è il Nord Italia a vantare il maggior numero di eventi: 13 lanci su 30, pari al 43,3% del totale (nel 2008 erano stati 14 su 31, pari al 45,2% del computo complessivo). Seguono il Sud del paese, isole comprese, ed il Centro Italia, rispettivamente con 9 ed 8 episodi (il 30% ed il 26,7%).

Ci si è interrogati a lungo, e tuttora ci si interroga, sui motivi che conducono a lanciare sassi da un cavalcavia e rischiare di ammazzare così, con estrema facilità ed a casaccio, delle persone. Nulla di concreto e di particolare è stato ipotizzato, né forse è ipotizzabile, se non un'aberrazione totale dovuta alla noia, al vuoto esistenziale, alla necessità di un'emozione forte quale può essere l'ebbrezza (o la probabilità) di uccidere.

Ovviamente, si tratta di una conclusione sinistra, in proiezione futura, che pone in luce un ennesimo risvolto della perdita di valori morali e della insensibilità che affligge soprattutto le giovani generazioni. Per distrarsi, si giunge a uccidere per gioco. Il passaggio degli automobilisti, visti da un cavalcavia, diventa una sorta di tiro al piattello, dove contano tempismo, riflessi, mira, e dove soprattutto si prova una buona dose di divertimento,



Foto di repertorio

pura evasione per distaccarsi un po' dalla solita routine delle serate da sbarcare fra discoteche, ristoranti, locali, sbornie e altro. Un tiro al piattello mortale ispirato dall'animus iocandi. Adrenalina da scaricare, insomma. Normalmente, in questi casi, si contesta l'omicidio volontario (o il tentato omicidio, in quanto è chiara l'accettazione del rischio di uccidere qualcuno), con varie aggravanti (futili motivi, ad esempio: cosa di più futile ci può essere dell'ammazzare la gente per ammazzare la noia?). (2)

Per la maggior parte delle persone il fenomeno dei lanci è opera del solito branco di giovinastri italiani afflitto dai mali dell'era moderna – ed in parte è vero – e pretende per la propria sicurezza contromisure da parte delle autorità, cercando magari spiegazioni sul disagio sociale di chi impugna una pietra e la scaglia contro un perfetto sconosciuto segnandone il destino, partendo però da un punto di vista sbagliato.

L'errore è costituito dalla falsa idea che si tratti di un fenomeno sporadico e nuovo, o semplicemente ricorrente, senza però accorgersi che in realtà la fenomenologia è tutt'altro che una novità, ed il terrore dei lapidatori assassini corre da decenni sui cigli delle strade veloci, senza soluzione di continuità. Non c'è insomma una nuova stagione dei lanci, come sostengono molti cronisti, ma più semplicemente, secondo noi, un evento tragico che riaccende le luci della ribalta. Il problema vero è che un'effettiva azione di prevenzione e contrasto non è affatto facile da mettere in pratica, anche se

molto è stato fatto su questa strada: un grande passo in avanti – unico nel suo genere nel mondo, tanto che negli Usa ci si batte da decenni per innalzare le reti dei cavalcavia – è stata la numerazione dei cavalcavia dell'intera rete stradale italiana (fatto questo sul quale come ASAPS rivendichiamo l'esclusiva paternità), l'elevazione delle recinzioni, e la predisposizione di una fittissima rete di videosorveglianza in ambito autostradale, ma è di fatto impossibile impedire l'iniziativa degli sconsiderati, troppo spesso in azione lontano dai clamori e dalle attenzioni.

Nella zona grigia dell'oblio mediatico, ci sono da un lato le vittime o i loro parenti, e dall'altro gli operatori di polizia, chiamati a dare un nome agli autori di gesti sconsiderati e criminali, certo, ma troppo frequentemente occasionali per lasciare tracce percettibili anche al migliore investigatore.

Tornando alla questione del lancio sassi, l'Asaps ha tenuto il conto degli episodi, lanciando perfino un occhio all'estero, scoprendo così che i cecchini dei cavalcavia sono dappertutto. Lo studio, che si è protratto negli anni, si propone dunque alcuni obiettivi:

- la descrizione ed analisi della fenomenologia;
- il profilo del lanciatore;
- la possibilità che la società ha di difendersi;
- l'evoluzione del processo penale nel giudizio dei colpevoli identificati;
- la dimostrazione che si tratta di un fenomeno vetusto e, ormai, globale.

Un attacco di questo tipo potrebbe essere definito “un atto sovversivo dell'ordine della libera circolazione”: la società sta cercando di trovare le giuste contromisure, ma è un fatto che questo tipo di iniziative, per quanto stiano evolvendo le tecniche investigative, è parte di una criminalità border line, per la quale le azioni preventive e repressive delle forze di polizia rischiano di essere meno incisive, perché difficilmente stereotipabili. L'ignoranza degli autori circa le tecniche utilizzate dalla polizia giudiziaria può rivelarsi un vantaggio solo momentaneo, vista la puntuale descrizione che ne viene subito proposta dagli organi di stampa.

La recente storia della criminalità stradale indica che anche sulla tipologia dei “proiettili” usati dai vandali non si può disquisire in termini assoluti. Si pensi infatti che a partire dal 1997, una sorta di psicosi collettiva sembrò impadronirsi dei viaggiatori sulle nostre autostrade: in quell'anno venne infatti uccisa, nei pressi di Alessandria, la giovane Maria Letizia Berdini, colpita da un macigno scagliato da un gruppo di ragazzi, tutti identificati

e condannati. Il clamore di quel terribile episodio fu tale da innescare una reazione a catena infinita, con migliaia di segnalazioni, centinaia di auto danneggiate e moltissime persone sorprese in flagranza coi sassi in mano. Fu l'anno della numerazione dei cavalcavia, delle pattuglie in sosta fissa sui sovrappassi più pericolosi, degli sguardi terrorizzati verso quei ponti divenuti improvvisamente archibugi carichi a mitraglia e pronti a vomitare contro gli automobilisti ogni specie di cartucciame: sassi, spranghe di ferro, vasi di terracotta, telai di ciclomotori e perfino gatti.

A Mirto, nel cosentino, l'8 settembre 2009, i Carabinieri risolvono un incredibile giallo: due militari del Radiomobile si trovano a bordo di una gazzella incolonnata ad un semaforo rosso ma anche quando scatta il verde la prima auto non riparte. Il maresciallo scende e si avvicina, scoprendo che il conducente, Giuseppe Pranterà, 32 anni, era accasciato sul volante, colpito alla testa da un proiettile. Facile capirlo, visto il foro sul finestrino ed il buco alla tempia. Il carabiniere ordina agli altri automobilisti di scendere e proteggersi dietro le loro macchine ma alla fine il colpevole viene identificato: si tratta di un appassionato di armi, 34enne, detentore di numerose armi da fuoco. Gli investigatori scopriranno che aveva sparato almeno 29 colpi



Foto Coraggio

verso un bidone, molti dei quali finiti fuori bersaglio, verso l'orizzonte. A 600 metri di distanza, uno di questi ha quasi ammazzato Giuseppe. Il cecchino è stato arrestato.

Tornando al 1997 ed alla morte di Maria Letizia Berdini, all'epoca si parlò di fenomeno in atto da tempo, e le cronache fecero risalire al 1986 il primo episodio, anche se negli archivi dell'Asaps è stata trovata traccia di un terribile omicidio avvenuto nel 1984 a Pegognaga, dove una turista tedesca venne uccisa dal lancio di un paracarro da un cavalcavia. Nel 1997, a Catania, qualcuno lanciò una palla da bowling contro le auto che stavano transitando sotto la campata di un sovrappasso, mentre un gatto – che la vittima disse aver visto essere stato lanciato da un gruppo di ragazzi – sfondò il parabrezza di un'auto in Piemonte. Sulla scia di questo apparentemente inedito terrore, si chiese l'istituzione di una taglia per identificare i responsabili e l'impiego dell'esercito per vigilare le strade siciliane, ma presto avremmo tutti scoperto la globalità del fenomeno.

Il 17 agosto 1997 l'auto di Sean Connery venne presa di mira da un teppista mentre percorreva una statale inglese: il mattone scagliato contro sfondò il vetro anteriore, e solo la prontezza di riflessi dell'ex 007 consentì al veicolo di restare in strada. Recca invece la data del febbraio 2000 la notizia che a Darmstadt, nel land tedesco dell'Assia, due donne, di 20 e 41 anni, avevano perso la vita dopo che la loro auto era stata investita da un masso fatto cadere da un cavalcavia della statale B3 Heidelberg-Francoforte, provocando il ferimento grave di altre 5 persone, tra cui l'anziana nonna 75enne delle vittime. In carcere finirono 3 giovanissimi americani (figli di militari Usa di stanza in una base vicina) di 14, 17 e 18 anni, arrestati su segnalazione della popolazione. Messi alle strette, confessarono decine di altri lanci e vennero condannati per duplice omicidio; il 18enne si trova ancora in un carcere.

Il 27 gennaio 2003, negli Stati Uniti, una donna è morta dopo essere stata centrata da una stalattite di ghiaccio scagliata addosso da un 14enne che si trovava su un cavalcavia; l'adolescente è stato poi arrestato da agenti federali e finito in carcere con una condanna a 40 anni per omicidio volontario e tentata strage, mentre nel novembre 2004 un'altra donna è finita in coma dopo che un gruppo di balordi aveva fatto cadere un tacchino contro la sua auto dall'alto di un parapetto.

Si tratta di eventi appena filtrati nelle nostre cronache, in cui anche l'eco dell'incessante attività dei guastatori dei cavalcavia italiani è divenuta, fino all'ultimo terribile episodio, un'ignorata e triste consuetudine, come dimostra invece il dato che proviene dalla Polizia Stradale, alla quale fanno capo tutte le segnalazioni. Dal 2000 al 2005, secondo il Ministero dell'Interno, 735 veicoli hanno riportato danni conseguenti a lancio doloso di oggetti,



Foto TGC0M

rinvenuti e sequestrati in 526 occasioni. Nel 2005 9 persone sono state arrestate ed altre 13 denunciate a piede libero, mentre per alcuni eventi è stata accertata la presenza di 27 minori.

Sono state accertate, in numerose occasioni, false denunce, sperte da conducenti che intendevano così ottenere rimborsi indebiti dalle proprie compagnie assicurative: il computo di questi eventi non appartiene alla statistica del fenomeno, ma è stato inserito nel conteggio delle denunce a piede libero. Non possiamo prendere in considerazione, almeno in questa sede, l'epidemiologia della fattispecie, ma il numero di lanci è davvero impressionante, anche se la maggior sicurezza offerta dai veicoli, con cristalli maggiormente resistenti e spesso dotati di pellicole antisfondamento integrate nella struttura, risulta aver inciso in maniera determinante sull'esito degli atti teppistici.

Lo stesso evento di Cassino, risalente al 13 agosto 2005, non ha avuto come fattore letale il contatto tra la gigantesca pietra utilizzata dai killer e la struttura della prima vettura e subito dopo contro il corpo del suo occupante. Secondo la ricostruzione degli uomini della Polizia Stradale, infatti, il macigno di 41 kg è stato fatto cadere dal cavalcavia numero 439, dopo avergli fatto superare una recinzione alta più o meno due metri. Peso del masso e struttura del manufatto non avrebbero infatti consentito un'azione di lancio vera e propria. Una volta toccato il suolo, la pietra si è conficcata nell'asfalto dell'arteria, che in quel tratto è di tipo drenante, provocando un'incisione sul piano viabile di circa 4 centimetri di profondità. A questo punto, un veicolo in transito ha investito il macigno, che si è incuneato sul blocco motore proiettandolo verso l'alto: una leva micidiale, resa ancora più potente dalla velocità elevata che un veicolo ha sempre, in autostrada, capace di imprimere al propulsore dell'auto una forza così elevata da sfondare il cofano. L'auto sbanda e si ribalta nella scarpata, ma il suo motore resta in mezzo all'asfalto, sulla rotta della Golf condotta da Natale Giuffré. È un impatto terribile, a seguito del quale l'auto si ribalta: Giuffré muore poco dopo, mentre i suoi tre compagni di viaggio, tra cui il figlio 15enne, finiscono in rianimazione.

Nella stragrande maggioranza delle identificazioni di lanciatori operate nel corso di oltre un ventennio, si è sempre trattato di gruppi, e quasi mai di un singolo. Comunque sia, sempre di gesti assurdi si tratta: senza movente e senza quell'ingiusto profitto che caratterizza la gran parte delle azioni criminali. Insomma, un atto criminale autonomo, fine a se stesso e per questo assolutamente inutile e vuoto, e se possibile ancora più crudele. Secondo alcuni esperti, gli episodi non possono essere definiti semplici bravate, ma frutto di una più articolata e ben motivata intenzione. Questo ci trova d'accordo, mentre avanziamo qualche dubbio, ci venga consentito per

la nostra esperienza, sulla teoria della crisi attuale dei valori etici e morali della nostra società. Questo potrebbe andare bene se fossimo davanti ad un fenomeno inedito, ma così – come vedremo poco più avanti – non è. C'è una costante, nell'evolversi della società: è la presenza di un disagio per alcuni dei propri componenti, che nel bianco e nero della vita trovano una propria sfumatura di grigio in un limbo tra le accezioni di termini come violenza e rispetto, tra una nuova borghesia che arranca ed una classe – ci venga perdonata l'odiosa definizione – che ci ostiniamo a non voler definire povera. Povera non solo in termini economici, ma anche e soprattutto culturali, in modo strettamente concatenato tra loro. Un humus che aveva provato ad esplorare Pierpaolo Pasolini, pagando con la vita, e che conoscono meglio di noi criminologi come Vittorino Andreoli. Sembra prevalere una voglia di violenza, manifestata come una sorta di insaziabile appetito, che parte dal bullismo per arrivare alla prepotente spavalderia che moltissimi, di tutte le età, ostentano nei rapporti con il prossimo, a partire proprio con le divise, passando per le scuole, in coda alla posta o al semaforo.

In questo, il branco gioca un ruolo determinante: l'agire in collettività aumenta il coraggio, allenta le inibizioni, annulla le capacità di ragionamento, spinti



Foto polizia stradale Sanpiederarena (Genova)

dal desiderio di dimostrare le proprie determinazioni pur di farsi accettare. Di certo, non siamo davanti ad un problema nuovo, esattamente come la minaccia degli Ultras o come – ne siamo infestati – quella dei piromani, pur ognuno con le proprie peculiari differenze.

Non è stata quasi mai rilevata la premeditazione degli atti, che vengono operati quasi sempre quando il branco sragiona, quando vengono smarriti i confini tra il bene e il male. In questo sembra sempre giocare un ruolo determinante l'abbondante consumo di alcol o sostanze stupefacenti, che innescano e accelerano una reazione a catena comportamentale che trova spunto nella noia di una serata senza far nulla, dal bar alla scorreria in motorino o in auto, fino alle evoluzioni ed azioni di vandalismo più comune fino ad arrivare ad un cavalcavia o ad una scarpata ferroviaria, ma anche ad un'opera monumentale.

Lo studio della dinamica degli episodi ha dimostrato che nemmeno radere al suolo le migliaia di cavalcavia che ci sfilano sopra la testa, servirebbe a qualcosa: poche ore prima il lancio killer di Cassino, alcuni extracomunitari ubriachi venivano denunciati a Milano per lancio di oggetti da una terrazza panoramica, mentre due giorni dopo – sul tratto bolognese della A14 – alcuni ragazzini sono stati bloccati in flagranza, mentre lanciavano zolle di terra contro le auto in corsa, dai lati dell'autostrada. La numerazione dei cavalcavia ha contribuito moltissimo a difenderci meglio da questo tipo di sconsiderati attacchi, esattamente come l'innalzamento fino a 2 metri delle reti di protezione. Dobbiamo poi rendere il merito ad alcune società autostradali, che hanno incrementato la videosorveglianza sui tratti di propria competenza, ma ci sono troppe strade ancora scoperte.

Montare altre telecamere, magari alcune anche finte come deterrente, è una delle soluzioni ottimali, ma anche questo potrebbe non bastare. La maggior parte degli eventi letali, si è verificata di notte: illuminare le campate dei cavalcavia, attenuerebbe i rischi, perché consentirebbe all'utenza di vedere movimenti sospetti sui sovrappassi e di lanciare immediatamente l'allarme, mentre anche gli eventuali cecchini non potrebbero più contare sul fattore oscurità per arrampicarsi sulle reti e sganciare dall'alto i propri proiettili. Anche l'elevazione delle recinzioni si è dimostrato importantissimo, nell'azione di contrasto, tanto che i semplici guardrail sono stati col tempo sostituiti da barriere alte oltre due metri, che potrebbero divenire davvero invalicabili con l'aggiunta di pannelli spioventi verso l'interno, a bocca di nassa, che potrebbero chiudere quel varco che oggi esiste al termine naturale della recinzione. Ma la soluzione migliore, resta ancora quella meno praticata dell'educazione civica.

Mostrare ad una scolaresca le immagini di ciò che accade quando un sasso va a segno, commentando la tipologia delle lesioni inferte dalla

pietra contro un corpo in velocità, discutendo sui perché di quei gesti o facendo capire ai discenti che sulle auto bersagliate potrebbero esserci loro o i propri congiunti-amici-fratelli, avrebbe senz'altro la sua importanza. Almeno, avremmo la certezza di aver mostrato cosa è sbagliato.

Sulla gravità del delitto, del resto, non ci sono nemmeno più dubbi, visto che anche la Corte di Cassazione, con la sentenza 5.436 del 25.01.2005, ha ormai sancito che chiunque effettui un lancio di oggetti verso un veicolo con l'intento di colpirlo, commette il delitto di tentato omicidio, oltre che attentato alla sicurezza dei trasporti. Il principio è stato affermato lo scorso 25 gennaio, in occasione della condanna definitiva a 4 anni e 4 mesi di reclusione nei confronti di un 30enne di Alessandria, colpevole di aver lanciato, il 7 luglio 2003, una pietra di 3 chilogrammi da un cavalcavia. Quel gesto, che definire folle sarebbe riduttivo, non ha avuto conseguenze gravi, ma è bastato per convincere i giudici che la volontà era quella di uccidere qualcuno, non importa chi.

Simone Marangon, questo il nome del cecchino, venne arrestato poco dopo il lancio proprio sul cavalcavia, dove era tornato per recuperare un paio di occhiali da sole smarriti. Ad inchiodarlo, numerosi testimoni, compresa una propria insegnante: *"...il lancio dei sassi da un cavalcavia – si legge nella sentenza – seppur non diretto, in ipotesi, a colpire singoli autoveicoli, è idoneo, per la non facile avvisabilità degli oggetti che cadono all'improvviso dall'alto o che comunque siano già giunti al suolo sulla carreggiata mentre i conducenti sono intenti ad osservare le macchine che precedono e seguono e per la consistente velocità tenuta generalmente dai conducenti in autostrada, a creare il concreto pericolo di incidenti stradali, anche mortali, al cui verificarsi, quindi, sotto il profilo soggettivo, deve intendersi diretta la volontà dell'agente"*.

Abbiamo già fatto qualche esempio, e nel sito dell'Asaps sono elencati tutti gli episodi di maggior rilievo riportati dalla cronaca o segnalati dai nostri referenti sparsi sul territorio dello stato. La scelta di gestire un archivio di questo genere, ci ha però convinti dell'antichità – se possiamo definirla così – di questo fenomeno, di cui ci sono tracce fin dai primi anni '80. La stampa ha fatto risalire al 22 aprile 1986 il primo episodio di lancio killer, avvenuto da un cavalcavia della strada provinciale Milano-Lentate sul Seveso: l'improvvisato proiettile andò a segno su una Fiat 127 in transito sulla corsia sud, in prossimità di via Pastrengo a Varedo, uccidendo sul colpo una bambina di 2 mesi e mezzo, Maria Jlenia Landriani, figlia di Angelo, poliziotto in servizio presso la Questura di Milano, che all'epoca aveva 27 anni, e di Rosa Sodano, 22enne, che la teneva addormentata in braccio.

Fu proprio lei a notare un uomo che lanciava la pietra, rimasto senza nome

nonostante l'impegno dei Carabinieri di Cesano Maderno e della Polizia. L'episodio suscitò un tale sdegno da indurre un industriale di Merone (Como) a mettere una taglia di 5 milioni sulla testa del vile assassino. Pochi mesi dopo, il 24 novembre 1986, morì Giuseppe Capurso, 40 anni, la cui auto finì fuori strada dopo essere stata centrata da un sasso fatto cadere da un cavalcavia della A14 nei pressi di Molfetta (Bari). Quell'anno è comunque stato costellato da avvenimenti del genere: il 25 agosto 1986, infatti, un masso di calcestruzzo del peso di 50 kg venne fatto cadere in A1 dal cavalcavia Rimale, nei pressi dello svincolo di Fidenza (Parma). La dinamica di quell'impatto ricorda tristemente quella dell'ultimo episodio mortale avvenuto a Cassino, ma si risolse senza conseguenze gravi per le persone a bordo di 6 auto, che investirono la pietra: le indagini della Stradale di Guardamiglio e dei Carabinieri di Busseto, non portarono a niente.

Il primo episodio mortale che è presente nei nostri archivi, però, è da far risalire a venerdì 23 agosto 1984, ed è uno dei più raccapriccianti in assoluto: è notte fonda, e sulla A22 un'auto tedesca viaggia verso il confine di stato, al Brennero. Al volante c'era Christa Walburga, 39 anni, in Italia per turismo. L'auto oltrepassa lo svincolo di Pegognaga, nel mantovano, ma quando passa sotto un cavalcavia il parabrezza viene sfondato da una lama di guardrail fatta cadere dal sovrappasso. La lama, nell'impatto, tiene fede al proprio nome e recide di netto la testa di Christa. La società Autostrada del Brennero non ci sta e presenta esposti per questo ed altri episodi

Foto Coraggio





analoghi. Sono lanci killer, e viene individuata la strada dove l'assassino si era approvvigionato, nei pressi di Gonzaga. Indagini serrate portano le manette ai polsi di un 28enne, lo stesso che aveva dato l'allarme per i soccorsi. La sua versione dei fatti non resse, e scattò la misura cautelare. Tuttavia i lanci non riguardano solo la strada: nel 2009 gli alert attivati dall'Asaps per monitorare la fenomenologia, hanno infatti rilevato ben 5 attacchi ad altri mezzi di trasporto, compreso il tiro con fucile di Mirto (Cosenza) di cui abbiamo prima fatto menzione.

Il 9 luglio un 20enne a bordo del treno regionale Tivoli-Roma viene raggiunto da un lancio di sassi mentre il convoglio sta attraversando la zona di Lunghezza (Roma): una gragnola di pietre ha sfondato il finestrino colpendolo in pieno e ferendolo. Soccorso dal 118 è stato poi trasportato e ricoverato al policlinico Tor Vergata. Il 24 agosto, a Pavia, sono le barche che solcano il Ticino a finire nel mirino di ignoti lanciatori: almeno due lanci vengono accreditati come effettivamente avvenuti. I treni tornano di attualità in questo assurdo bollettino il successivo 5 ottobre, quando due persone, un italiano di 20 anni ed un etiope di 21 anni, si mettono a lanciare pietre contro i convogli alla stazione di Porta al serraglio, a Prato. La Polizia Ferroviaria è costretta a fermare il traffico e nessuno si fa male. Anche a Conegliano Veneto (Treviso), sono le scarpate ferroviarie a divenire la scena del crimine: qui tre ragazzini di 11, 12 e 13 anni sono stati bloccati dalla Polfer mentre scagliavano decine di sassi contro i vagoni. Gli allarmi si ripetevano da ben tre settimane. Il 30 ottobre l'incubo finisce.

Note:

(1) *Emilio Lussu (Armungia, 4 dicembre 1890 – Roma, 5 marzo 1975) è stato un politico, scrittore e militare italiano. Lussu ha scritto "Un anno sull'Altipiano" (1937), dal quale Francesco Rosi trasse "Uomini contro" (1970). si tratta di un'importantissima memoria, di un prezioso documento sulla vita dei soldati italiani in trincea che, per la prima volta nella letteratura italiana, descrive l'irrazionalità e il non-senso della guerra, della gerarchia e dell'esasperata disciplina militare in uso al tempo.*

(2) *Michele Leoni, GIP presso il Tribunale di Forlì. da "Il Centauro" n. 100 novembre/dicembre 2005;*

