

I PRECEDENTI

Una lunga serie di attentati jihadisti con auto e camion sulla folla

ATTUALITÀ

18_05_2026



**Lorenza
Formicola**



Anche l'Italia ha il suo attentato. Sebbene non si conosca ancora la matrice. Via Emilia, cuore di Modena. Famiglie a passeggio, la normalità di un sabato italiano. Poi, una Citroën C3 piomba sulla folla come un proiettile impazzito: oltre cento all'ora,

marciapiede trasformato in trappola. Scarpe che volano, corpi falciati, sangue e distruzione. Quindici feriti, una donna alla quale sono state tranciate entrambe le gambe e c'è chi lotta tra la vita e la morte.

Nizza, Berlino, Barcellona, Londra. Ora Modena. Il copione è sempre lo stesso, tragicamente immutabile. I fatti di Modena non sono che l'ultima replica di una strategia bellica che l'Europa e l'Occidente tutto continuano a subire, l'ennesimo atto di emulazione.

La cronologia della scia di sangue, d'altronde, parla da sola e unisce i puntini di un disegno chiarissimo. Il terrore su gomma fa la sua comparsa in Israele durante la Prima Intifada del 1987 e registra il suo acme nella Seconda Intifada (2000-2005), periodo in cui si contarono 20 **attacchi veicolari palestinesi** e 15 vittime.

E poi Glasgow 2007 (una jeep piena di propano contro il terminal); Olanda 2009; Londra 2013 (il fuciliere Lee Rigby investito e quasi decapitato da due britannici di origine nigeriana); Digione 2014 (11 pedoni falciati al grido di "Allahu Akbar"); Nantes 2014 (un furgone contro il mercatino di Natale, un morto); Graz 2015 (un van sulla folla e poi l'assalto col coltello, 3 morti); Lione 2015; Nizza 2016 (il camion guidato da un tunisino sulla Promenade, 84 morti e troppi bambini); Berlino 2016; London Bridge 2017 (speronamento e accoltellamenti, 8 morti); Finsbury Park 2017; Parigi 2017 (un'auto contro i soldati sugli Champs-Élysées); Levallois-Perret 2017 (militari speronati); Barcellona 2017; New York 2017 fino alle ultime repliche del 2025 di **Monaco** e **Manchester** (l'assalto alla sinagoga durante lo Yom Kippur con investimento e accoltellamento dei fedeli, 2 morti) e l'isola di Oléron (pedoni e ciclisti travolti da un uomo che ha tentato di incendiare l'auto gridando "Allahu Akbar") fino ai fatti di Lipsia di pochi giorni fa e infine Modena. E poche ore dopo, è toccato ad Oakland, California, stessa scena e tre morti.

Dietro la spietata semplicità del vehicle ramming (un termine mutuato dagli antichi arieti navali, i rostri che sventravano le chiglie nemiche) si cela una strategia geometrica, teorizzata e stampata nero su bianco sui magazine della galassia jihadista, da *Inspire* a *Rumiyah*. I *dotti* del terrore lo hanno capito prima di noi: blindare gli aeroporti e tracciare gli esplosivi ha solo spostato il bersaglio, non l'obiettivo. Il passaggio dal macro-terrorismo logistico dell'11 settembre a questo micro-terrorismo veicolare è un capolavoro di macabra economia. Come predicava l'ideologo Abu Mohammad Al-Adnani già nel 2014 — portavoce dell'Isis e mente degli attentati di Parigi del 2015 — prima di essere liquidato dai raid americani, un'auto è un perfetto moltiplicatore di forza: non richiede addestramento, non scatta ai metal detector, non crea sospetti al momento

dell'acquisto e offre a chiunque la certezza dell'imprevedibilità assoluta. D'altronde, ritenuti tutti infedeli e nemici, qualunque individuo è un bersaglio lecito. Era il 2010, quando Inspire — rivista ufficiale di [al-Qaeda](#) — nell'editoriale "The Ultimate Mowing Machine" (il Tosaerba Definitivo) invitava ad «utilizzare un pickup come un tosaerba, non per falciare l'erba, ma i nemici di Allah».