

## I PRECEDENTI

A Budrio la prima vittima  
Bimbo ferito a Milano

La regione in cui è avvenuto il maggior numero di incidenti è la Lombardia con 56 sinistri

## 1 Bologna

Giugno 2020: Andrea Cacciari, 60 anni (foto a destra), è la prima vittima in Italia in monopattino. L'uomo ha perso la vita a Budrio (Bologna), dopo un incidente con una Renault guidata da una 40enne. Cacciari è caduto per terra sbattendo la testa.

## 2 Milano

Tra gli incidenti più gravi, si registra quello a Milano nel novembre 2020, quando un 13enne è stato investito da un'auto mentre viaggiava a bordo di un monopattino. Proprio la Lombardia è la regione col più alto numero di incidenti nel 2020: 56.



## 3 Roma

Novembre, 2020: a Roma si scontrano uno scooter e un monopattino. Ad avere la peggio il guidatore del mezzo elettrico, un ragazzo di 27 anni, rimasto ferito gravemente e trasportato in codice rosso in ospedale

# Mamma in monopattino uccisa da un tir

## Troppi incidenti, mancano le regole

Genova, la 35enne aveva appena lasciato la figlia a scuola. Le associazioni: servono corsi specifici anche per gli studenti e l'obbligo del casco

Si chiamava Federica Picasso la donna morta ieri mattina a Genova mentre era alla guida di un monopattino elettrico. La 35enne aveva appena portato a scuola la figlia, una bambina di sei anni, quando è finita sotto un mezzo pesante all'inizio di via Monticelli, nel quartiere di Marassi, poco prima di un incrocio. Secondo i primi accertamenti sulla dinamica condotti dalla polizia locale, l'ipotesi più probabile è che la vittima, che portava il casco, abbia perso il controllo del mezzo, venendo poi schiacciata da una ruota. Non è esclusa però l'ipotesi che il camion l'abbia

stretta facendole così perdere l'equilibrio. Il conducente, un uomo di 46 anni risultato negativo a sostanze alcoliche e stupefacenti, interrogato dagli agenti ha affermato di non avere visto la donna avvicinarsi. Nonostante la protezione del casco, la ragazza sarebbe morta sul colpo dopo l'impatto con il camion. Si tratta del primo incidente mortale che vede coinvolto un monopattino elettrico a Genova, il secondo a livello nazionale dopo la morte di un sessantenne a Budrio (Bologna) a giugno dell'anno scorso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

di Paco Misale  
GENOVA

L'ultima vittima a Genova, ieri mattina. Aveva appena accompagnato la figlioletta a scuola, Federica Picasso, 35 anni, uccisa a bordo del suo monopattino dopo lo schianto con un tir nel quartiere di Marassi. L'anno scorso, nel mese di giugno, a morire era stato un 60enne, Andrea Cacciari, dopo uno scontro con un'auto. Due morti in meno di un anno, 125 incidenti gravi nel solo 2020 e 11 feriti in prognosi riservata, con le città più importanti e popolate come Milano, Roma e Torino alle prese con un nuovo allarme sicurezza sulle strade: legato all'uso del monopattino.

In pratica, un incidente grave ogni tre giorni. Numeri impietosi, quelli immortalati nella fotografia scattata dall'Asaps - Associazione sostenitori e amici polizia stradale -, che con l'«Osservatorio Monopattini» fornisce i dati relativi al coinvolgimento del nuovo veicolo. «Dallo scorso 1° marzo i monopattini sono diventati 'veicoli' a tutti gli effetti, come le bici, con specifici ob-

## MISURE DI PREVENZIONE

**Le proposte per muoversi sicuri: targa, assicurazione e limite di velocità a 20 chilometri orari**



Il luogo dell'incidente dove è morta Federica Picasso, 35 anni (in alto a destra)

blighi da parte degli utilizzatori - afferma Giordano Biserni, presidente Asaps -. Lo avevamo detto che la situazione poteva aggravarsi con l'aumento del traffico. Così è stato: i due morti e i 125 incidenti gravi dell'anno scorso lo dimostrano.

L'allarme cresce, se si considera che i monopattini in circolazione sono ancora relativamente pochi (100-120mila), e che la pandemia ha imposto molte limitazioni alla circolazione.

I motivi di una impennata delle statistiche sono da ricercare, se-

condo un nuovo studio dell'Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), un'organizzazione americana no profit, nell'utilizzo a volte disinvolto del mezzo elettrico. Per lo studio in questione, la 'superficialità' mette a rischio la sicurezza di chi li guida, di pedoni e altri utenti della strada. Ma non basta. Altre criticità sono le ruote piccole, che non permettono una sicura stabilità, e lo sharing libero, che consente a chiunque di usare i monopattini, magari senza neppure sapere come si guidano.

## NELLE CITTÀ

## Firenze, il Tar boccia l'utilizzo del casco



## 1 Firenze

Il Tar ha annullato ieri l'ordinanza del sindaco di Firenze, Dario Nardella, riguardante l'obbligo di indossare il casco sui monopattini, anche per i maggiorenti.



## 2 Roma

Nuove regole anche a Roma. Oltre all'alcoltest, anche programmi per monitorare il parcheggio dei mezzi, pattuglie speciali e controllo della velocità.



## 3 Milano

Milano sperimenta l'alcoltest obbligatorio: chiunque voglia usare i monopattini in sharing dovrà infatti sottoporsi a un test per verificare i riflessi.



Sostiene ancora Biserni: «Partiamo da un presupposto, il monopattino è un mezzo moderno, veloce, pratico e non inquinante: un'arma in più nel trasporto di ultima generazione. È utile per districarsi nel traffico e nei centri storici, ma alla guida si mettono spesso sia giovanissimi sia persone di mezza età con un atteggiamento disinvolto. Queste persone giocano col rischio perché a volte lasciano da parte la prudenza. Non è possibile vedere persone che sfrecciano a 80 chilometri orari o con tutta la famiglia a bordo del mezzo. In più la guida del monopattino richiede doti di equilibrio fisico e mentale che spesso vengono meno».

La ricetta per aumentare la sicurezza potrebbe essere «un'assicurazione, una targa che renda il mezzo riconoscibile e il limite di 20 chilometri orari nelle aree urbane - conclude Biserni - Il casco? Sarebbe appropriato renderlo obbligatorio fino ai 18 anni, consigliato invece per tutte le altre fasce d'età». Un'altra idea viene da Domenico Musico, dell'Avisi (Associazione vittime incidenti stradali, sul lavoro e malasanità): «Per limitare gli incidenti servirebbe un corso di educazione stradale da rendere obbligatorio nelle scuole. Lo proponiamo da anni e da anni viene ignorato: ma soltanto così si può fare vera prevenzione».

© RIPRODUZIONE RISERVATA