

STRADE DI SANGUE

L'ultima tragedia

La strage degli invisibili Ciclista travolto e ucciso dal tir In bici o a piedi, stesso copione: a Milano cinque morti in sei mesi

La vittima è un uomo di 54 anni. Associazioni in pressing sul sindaco dopo l'escalation di incidenti. Sala ammette: «Il problema esiste, stiamo lavorando anche per migliorare le piste ciclabili». Ma l'emergenza è nazionale: da inizio anno almeno 41 persone sono morte sulle due ruote

di **Giambattista Anastasio**
e **Marianna Vazzana**
MILANO

Una pozza di sangue. Accanto, una giacca sgualcita e piccoli oggetti: un orologio, un mazzo di chiavi, sigarette e fazzoletti. Quel che resta sull'asfalto dell'ultima vittima della strada a Milano: Li Tianjiao, 54enne cinese residente a Cormano, nell'hinterland, travolto da un tir alle 10.40 di ieri mentre pedalava in via Comasina, periferia nord. Il quinto morto in sei mesi tra ciclisti e pedoni falciati da mezzi pesanti. Il dato di Milano è allarmante, ma quello nazionale non è da meno. Dall'inizio dell'anno ci sono stati 41 ciclisti (35 uomini e 6 donne) morti in incidenti stradali. Una scia di sangue che si allunga e che riporta alla ribalta il tema della sicurezza per gli utenti più deboli della strada, a meno di venti giorni dall'ultima tragedia nel capoluogo lombardo. Disgrazie dalla frequenza sempre più ravvicinata. Lo scorso 20 aprile Cristina Scozia, che aveva compiuto 39 anni da una settimana, mamma di una bimba di 6, è stata schiacciata da una betoniera. Il 1° febbraio ha perso la vita un'altra mamma, di 38 anni. Veronica Francesca D'Inca. E un altro incidente ha tolto la vita a Silvia Salvarani, di 66 anni, investita il 2 novembre scorso. Tutte cicliste. Mentre era a piedi Angela Bisceglia, 95 anni, presa in pieno da un tir in retromarcia il 10 febbraio. E non si può non riflettere sul fatto che gli investimenti di ciclisti abbiano in comune la stessa dinamica: mezzo pesante e bici



I rilievi della polizia locale in via Comasina, periferia nord di Milano, dove un ciclista è stato investito e ucciso da un camion

avanzano nella stessa direzione, il primo svolta a destra e travolge il ciclista che si trova nell'angolo cieco. Lo stesso che è accaduto, stando a una prima ricostruzione, anche ieri mattina.

Soltanto giovedì scorso il Consiglio comunale di Milano ha approvato - all'unanimità - un ordine del giorno col quale chiede alla Giunta del sindaco Giuseppe Sala di introdurre entro luglio del 2024 l'obbligo dei sensori anti-angolo cieco per tutti i mezzi pesanti che intendano entrare in città. Ai mezzi sprovvisti resterebbe una sola finestra oraria per accedere all'area urbana, quella che va dalle 22 alle 6. Era stato lo stesso sindaco il primo ad annunciare la volontà di varare il provvedimento, una volontà ribadita anche ieri: «Il problema c'è - ammette Sala -. Noi stiamo implementando misure sia a bordo dei mezzi, per il riconoscimento del cosiddetto angolo cie-

co, sia per il miglioramento delle piste ciclabili». Ma ora l'escalation di incidenti ha reso particolarmente impazienti le associazioni delle due ruote che, da Legambiente a Fiab Ciclobby, chiedono di anticipare la misura al primo luglio 2023; meno di due mesi, tempistica quasi impossibile. A Palazzo Marino, però, stanno studiando la via per un'accelerata. Il problema numero uno è che il Codice della Strada non prevede per i mezzi pesanti alcun obbligo di dotarsi di simili sensori. Al momento solo una direttiva europea li prevede come obbligatori, ma dal 2024 e solo per quelli di nuova costruzione. Il Comune vuole evitare di soccombere al primo, eventuale, ricorso al Tar. La via d'uscita potrebbe essere quella di introdurre l'obbligo dei sensori solo per l'accesso in Area B - una delle due grandi Zone a traffico limitato della città - e solo come misu-

ra sperimentale, in attesa di un provvedimento nazionale. Chiere, in questo senso, le parole di Arianna Censi, assessora alla Mobilità: «Noi accelereremo, poi se ci saranno problemi o contraddizioni col Codice della Strada lo vedremo lungo il percorso».

Critica la Federazione Autotrasportatori italiana: «L'introduzione dell'obbligo per i mezzi pesanti di dispositivi per la visibilità nel cosiddetto angolo cieco è un provvedimento a impatto mediatico, se rimane l'unico non è assolutamente sufficiente a risolvere il problema della sicurezza sulle strade - dichiara Marco Colombo, segretario provinciale dell'associazione. - Gli incidenti non sono provocati solo dalla mancata visuale sull'angolo cieco. Purtroppo c'è un traffico molto elevato e spesso non si riesce a contenere le esigenze di tutti gli utenti della strada».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



La vittima dell'incidente aveva 54 anni

Hanno detto

«PREZZO ALTO PER I FRAGILI»



Giordano Biserni
Presidente dell'Asaps

«Il prezzo per i fragili della mobilità continua ad essere elevato. Occorre intervenire su velocità, abuso di alcol e droga, distrazione da cellulare»

«BISOGNA SENSIBILIZZARE»



Federico Del Prete
Legambiente

«Bene i dispositivi da installare sui mezzi, ma non bastano. Le persone devono essere al centro dei provvedimenti, altrimenti si rischia di spersonalizzare i rischi»



**Gli autotrasportatori:
«Dispositivi
per la visibilità?
L'obbligo sarebbe
un atto mediatico»**