



LEGGI



SEGNALIBRO



SALVA



CERCA



EDICOLA

Ma in Parlamento c'è il rischio imbuto

«Solo il governo può tagliare i tempi»

Proposta di legge bipartisan da un anno alla Camera. Fedeli (Pd): a settembre il calendario è già fitto

Un progetto di legge (primo firmatario Roberto Rosso di Forza Italia ma con un ampio consenso bipartisan) c'è già, per introdurre l'obbligo di casco per i monopattini. E tra le cofirmatarie toscane ci sono sia la sottosegretaria Deborah Bergamini (azzurra) che la senatrice Pd Valeria Fedeli. La prima promette: «Presto avremo una legge per regolamentare l'uso dei monopattini in città e quanto accaduto stannote a Firenze, dove ha perso la vita un giovane di 27 anni, a bordo del suo monopattino, non accadrà più. Alla famiglia vanno le mie più sentite condoglianze e la promessa che il Parlamento lavorerà senza indugio per colmare il vuoto normativo». Ma quanto presto? «Alla Camera dei Deputati — spiega Bergamini — è in discussione una proposta di legge all'avanguardia e di civiltà, presentata da Forza Italia. La sostengo convintamente. Sono previste regole ferree, come l'obbligo del casco, il limite di velocità e il divieto assoluto di circolare la sera dopo il tramonto, e sanzioni salate per chi trasgredisce. L'iter parlamentare dovrebbe concludersi già all'inizio del prossimo anno così da fermare definitivamente il far west nelle strade cittadine». Assolutamente d'accordo anche Fedeli, che spiega così il consenso al

la legge: «Chi va su strada, deve viaggiare in sicurezza, con qualunque mezzo: per sé stesso e per gli altri. Con questi monopattini, anche veloci, si deve avere la consapevolezza che siamo responsabili della propria vita e di quella altrui». Ma Fedeli è più dubbiosa sull'iter della proposta di legge, per l'affollarsi di adempimenti

L'ex ministra
«Per onestà intellettuale devo dire che sarà dura approvarla subito il ministro Giovannini dovrebbe farsene carico, con un decreto»

nei due rami del Parlamento da settembre in poi. «Il problema — continua Fedeli — è che, e lo devo dire per onestà intellettuale, ci vuole tempo per approvare la proposta. O diventa prioritaria, o se ne fa carico il governo stesso». Perché da settembre in poi il calendario legislativo «sarà affollato di numerosi atti: la riforma del processo penale, il Ddl Zan contro l'omofobia, la riforma del processo civile. E poi si dovrà affrontare il Bilancio». Un accatastarsi di procedure che rischia di far passare in secondo piano il tema della sicurezza dei monopattini: ma la soluzione potrebbe es-

serci. «Basterebbe — suggerisce Fedeli — che il ministro dei Trasporti Giovannini si facesse carico del problema. Potrebbe introdurre un emendamento in un decreto in approvazione e questo consentirebbe di approvarlo molto più rapidamente. Il ministro potrebbe portarlo all'attenzione del governo, mi pare ci sia un gran consenso in questo senso. Ha ragione il sindaco Dario Nardella, è un tema che va affrontato subito». Ma Fedeli non si ferma qua: «Io credo sarebbe anche il caso di porre il tema del patentino: di fronte a tanti incidenti, ad un uso

poco regolato, secondo me sarebbe giusto non solo il casco per tutelare chi usa il monopattino — e fanno bene a usarlo, ha un impatto ecologico positivo — ma a fronte dell'esperienza di questi mesi, affrontare il tema dell'assicurazione e delle regole per usarlo non può essere rinviato». L'associazione dei gestori dei monopattini in sharing, Assosharing, interviene direttamente sul caso ricordando che «il monopattino in sharing — spiega Matteo Tanzilli, presidente di Assosharing — oltre ad avere sempre copertura assicurativa, è tra i mezzi più controllati in città. Grazie al gps integrato è possibile geolocalizzare i monopattini in tempo reale, controllando da remoto i limiti di velocità e le aree urbane che percorrono, intendendo e all'occorrenza alcune». L'indice degli incidenti per corse effettuate nel 2020 è molto basso, si attesta attorno allo 0,004» ma apre al confronto per «soluzione condivise che permettano di proseguire in sicurezza la diffusione del mezzo». Dall'inizio dell'anno gli incidenti mortali sono stati 4, oltre al caso della grossista morta perché investita in Francia da un monopattino con due persone sopra.

La vicenda



● Già nel 2020 era stato presentato un progetto di legge per introdurre l'obbligo di casco per i monopattini

● Attualmente, l'iter ha portato ad un testo, primo firmatario Roberto Rosso di Forza Italia, condiviso da larghissima parte del parlamento

● Tra i sostenitori anche Valeria Fedeli (Pd), e Deborah Bergamini (Fi) (nelle foto)

● Le procedure per i progetti di legge di iniziativa parlamentare seguono però un iter lungo

● A settembre i due rami del Parlamento saranno occupati con numerosi provvedimenti riforma della giustizia penale e civile. Ddl Zan, per poi passare alla legge di Bilancio

● Se invece il governo fa proprio il testo, può provare a introdurlo con un emendamento in un decreto e farlo approvare rapidamente



L'intervista

«Ho visto, storia terribile». Stefano Guarneri ha già letto la notizia dell'incidente di Firenze. Dopo la perdita del figlio Lorenzo in un incidente stradale, Guarneri ha messo tutte le sue forze per promuovere la sicurezza sulle nostre strade, con campagne di comunicazione, proposte di legge (poi sfociate ad esempio nell'introduzione dell'omicidio stradale), incontri con i giovani per promuovere la cultura del «guidare sano» con l'associazione intitolata al figlio.

Guarneri, secondo lei è sufficiente introdurre l'obbligo di casco per i monopattini?

«Prima di tutto, voglio fare le condoglianze alla famiglia. E speriamo che i due motociclisti si rimettano. Non entro nel caso specifico, ci sono indagini in corso. Sono favorevole all'obbligo del casco nei monopattini, solo che non si deve partire da lì».

E da dove si deve partire?

«Dai dati, che ci consentono di leggere la realtà al di là dell'emotività del momento. E i dati ci dicono che il principale problema degli incidenti stradali è la velocità. È una verità disarmante. Tutti i principali centri urbani europei la

«Le protezioni sono necessarie, ma il punto da cui partire sono la velocità e i controlli»

Guarneri: il casco negli scontri sopra i 30 km/h è quasi inutile

stanno portando da 50 a 30 km/h».

Limite che in realtà ci sarebbe già a Firenze, in centro. E nessuno o quasi rispetta...

«In ambito urbano c'è un traffico misto (mezzi pesanti, moto, scooter, auto, bici, ora monopattini). Diciamo chiaramente: mettere il casco potrebbe aiutare, ma negli scontri sopra ai 30-35 km/h il casco diventa quasi inutile. Io non voglio colpevolizzare un mezzo rispetto all'altro: da parte nostra, non sono mai il mezzo ma i comportamenti a essere centrali per diminuire il numero di incidenti. Chiaramente, i mezzi di un certo peso possono essere pericolosi anche per i pedoni. La metà delle morti dei pedoni



Stefano Guarneri
Vicepresidente dell'associazione Lorenzo Guarneri

In incidenti è causato dai motociclisti, lo dico al di là del caso specifico. Avere protezioni personali più ampie aiuterebbe e diminuirebbe il rischio. Per esempio, abbiamo fatto una campagna per il casco integrale su moto e scooter, garantisce maggiore sicurezza negli scontri frontali. Ma il primo punto è la velocità, se in città non è bassa non sei in grado di reagire agli imprevisti».

La velocità è un problema per i monopattini elettrici, che possono arrivare tranquillamente a 25 km/h.

«Esatto: per le zone pedonali dovrebbero scendere a 10 km/h. Anche per questo motivo dico sì al casco, ma non si può far passare il messaggio

che poi con le protezioni si può andare comunque veloci: se la velocità è alta, le protezioni sono inutili. La prima cosa da fare è sempre quella, ridurre la velocità e fare tanti controlli».

C'è chi ha posto il problema che i monopattini, in città con molti cantieri e strade spesso con buche o pietre discon-



Le misure da prendere Firenze ha già abbassato i dati sulla mortalità, ora serve portare il limite dei 30 orari a tutta la città

Il dolore della comunità

Gli amici del 27 enne morto lunedì alle 2 di notte in viale Don Minzoni ieri pomeriggio hanno deposto fiori nel punto dell'impatto e pregato

nesso (come Firenze) il mezzo diventa pericoloso a prescindere.

«A livello infrastrutturale, è importante la sicurezza dei cantieri, ma Firenze in questi anni è diventata una città più sicura, ora ci sono 1,5 incidenti mortali ogni 100 mila abitanti. So che per chi perde un figlio, un amico, un babbo, è un dato inutile: per questo occorre arrivare a zero. Ed è possibile: a Oslo ci sono riusciti. Hanno fatto molte cose: controlli stradali, autovelox, informazione, consapevolezza diffusa, infrastrutture progettate per proteggere i più deboli, a partire dai pedoni».

E tanti mezzi pubblici

«Anche la tramvia ha avuto un effetto: più diminuisce la mobilità privata, meno incidenti ha. La velocità media delle città è 24 km/h, andare a velocità superiori non serve a nulla. L'«Onda verde» installata sui viali, che porta il flusso a 40 km/h (i semafori a mezzo, di fatto) riduce incidenti, soprattutto di notte. Poi, ci sono gli imprevisti: ma aumentando i controlli e riducendo la velocità, si può arrivare a incidenti mortali zero».

M.F.

© RIPRODUZIONE RISERVATA