



In Svezia le strade più sicure d'Europa

La riduzione della mortalità tra limiti di velocità e sensibilizzazione. L'Italia al tredicesimo posto

Obiettivi

- L'Agenda 2020 dell'Unione europea, recepita in Italia dal Piano nazionale sicurezza stradale, prevede il dimezzamento entro questo decennio delle vittime e dei feriti

- La Dichiarazione di Stoccolma del 2020 auspica invece «zero vittime» per il 2050

Bilbao è stata la prima città sopra i 300 mila abitanti a imporre il limite dei 30 orari nelle proprie strade. Non solo, ha pedonalizzato il centro storico, incentivato l'uso di tram e metropolitana, costruito nuove ciclabili. È diventata un modello per la sicurezza stradale, come tutta la Spagna che in dieci anni ha visto scendere il tasso di mortalità (numero di vittime per milioni di abitanti) da 53,3 (nel 2010) a 31,8 (2021). Ha fatto ancora meglio la Grecia, che è passata nello stesso periodo da 112,5 a 56,9. Il Comune di Retimno, a Nord di Creta, ha vinto l'ultimo «Urban Road Safety Award», il premio assegnato dall'Unione europea a chi fa di più per salvare vite umane. La motivazione? Non una singola misura ma un approccio globale: mezzi pubblici efficienti, cambiamento dei comportamenti, cooperazione tra i soggetti interessati. «Non c'è una ricetta unica — conferma Paolo

Gandini, docente del Politecnico di Milano e collaboratore del Laboratorio mobilità e trasporti —. In Norvegia, che è tra le nazioni più virtuose, alcuni studi che hanno indagato su quali misure hanno avuto un impatto maggiore hanno concluso che ciascuna ha dato un contributo tra il medio e il limitato, solo prese tutte insieme sono state funzionali».

Bisogna agire su tutti i pilastri fondamentali (infrastrutture meno pericolose, veicoli efficienti, atteggiamenti individuali corretti) per impedire che sulle strade italiane ed europee ogni anno si compia una strage: 2.875 morti lo scorso anno, 19.855 in tutti i 27 Paesi Ue. A rischio, in particolare i cosiddetti «utenti vulnerabili», e tra loro i pedoni, come il 18enne Francesco Valdiserrà investito la scorsa settimana da un'auto mentre camminava su un marciapiede a Roma.



L'Europa si è data un traguardo ambizioso: nessuna vittima entro il 2050, sulla filosofia del «Vision Zero», il programma varato dalla Svezia nel 1997. Una nazione faro per le scelte di mobilità, che lo scorso anno ha avuto un tasso di mortalità del 18,5, superata solo da Malta (17,4), che ha una rete stradale non paragonabile. L'Italia è tredicesima, con un tasso al 48,6, poco sopra la media generale (44,7). Meglio di noi la Germania (30,9) e la Francia

(45). I numeri sono ovunque in diminuzione, ma non con quella progressione che aveva fatto ben sperare all'inizio del Millennio. Così i piani decennali dell'Ue (che ripropongono ogni volta il dimezzamento delle vittime) finora non sono mai stati raggiunti. «Il problema è sicuramente complesso — aggiunge Gandini —. Per esempio, si è visto che la riduzione della velocità è uno strumento efficace, in particolare per la protezione dei pedoni. Ma non basta porre un limite se poi non si effettuano i controlli». È anche un problema di educazione. Prendiamo le cinture di sicurezza: ormai anche da noi per il guidatore e il passeggero sono diventate un'abitudine. Non è così per i posti posteriori. In Germania le allaccia il 99 per cento. In Italia appena l'11. **Ricardo Bruno** © RIPRODUZIONE RISERVATA

L'intervista

di Marco Gasperetti

«Non si può morire così. Nel nome del mio Lorenzo parlo ai ragazzi come lui»

Perse il figlio nel 2010. I progetti per la sicurezza a Firenze



Il reato

- L'articolo 589 bis del Codice Penale, diventato legge dello Stato nel marzo 2016, stabilisce che chiunque causi per colpa sua la morte di una persona, violando il codice della strada, è punito con la reclusione da 2 a 7 anni

- Nel caso in cui ci sia uno stato di ebbrezza o alterazione psicofisica da sostanze stupefacenti, l'omicidio stradale è punito con la reclusione da 8 a 12 anni

FIRENZE Aveva diciassette anni e mezzo Lorenzo quando la notte del 2 giugno del 2010, a Firenze, fu investito e ucciso da un uomo che guidava ubriaco e drogato. Da allora il papà, Stefano Guarnieri, la mamma Stefania e la sorella Valentina hanno cercato di salvare più vite possibili sulle strade d'Italia. Hanno creato un'associazione, hanno organizzato una campagna di sensibilizzazione nelle scuole e nelle università e sono riusciti a cambiare un paradigma: chi provocava incidenti mortali non è una persona inesperta o distratta, ma un omicida. Grazie alla famiglia Guarnieri e all'allora premier Matteo Renzi, il Parlamento italiano ha approvato la legge sull'omicidio stradale che prevede pene sino a diciotto anni di carcere.

Lui e la sua famiglia siete riusciti trasformare il dolore per la perdita di un figlio nella salvezza di tante altre persone. Quante ne avete salvate?

«Difficile dirlo. A Firenze la nostra organizzazione, insieme con il Comune e altre associazioni, ha lanciato il progetto David grazie al quale, stando ai dati del 2019, la mortalità sulle strade della

nostra città è calata del settantatré per cento in nove anni. Siamo andati nelle scuole a spiegare ai ragazzi come comportarsi, abbiamo aperto loro gli occhi riguardo ai pericoli della strada. E siamo riusciti a

rendere più sicure le infrastrutture. A livello nazionale, la legge sull'omicidio stradale ha contribuito a far diminuire di almeno un venticinque per cento gli incidenti stradali mortali. Lo abbiamo fatto per

gli altri, ma abbiamo avuto un grande beneficio anche per noi».

Può questo impegno lenire il dolore?

«Lo lenisce, ma non lo cancella. Direi che l'insegna a convivere. Ho letto la testimonianza del padre di Francesco (Luca Valdiserrà, ndr) e vi ho trovato quella forza e quella determinazione che abbiamo avuto anche noi per cercare di combattere questa strage quotidiana nel nome di nostro figlio. È la strada giusta per andare avanti. Non deve più accadere di morire in questo modo e sono certo che in futuro, come ho giurato a mio figlio, non succederà più».

In che modo si può fermare la strage?

«Gli anglosassoni hanno una regola. La chiamano della triplice E: Education (l'istru-

zione), Enforcement, (il rispetto delle leggi e il controllo) ed Engineering, ovvero l'ingegneria per rendere più sicuri mezzi di trasporto e infrastrutture».

Lui è un ingegnere: che cosa si potrebbe fare per avere infrastrutture e mezzi di trasporto sicuri?

«Le nuove auto sono sempre più sicure grazie agli Adas (Advanced driver-assistance system), i sistemi di guida semi automatici che aiutano ad evitare pericoli e incidenti. Ci sono sistemi che, leggendo i segnali stradali, adeguano la velocità dell'auto di conseguenza, per esempio. Ce ne sono poi altri che fanno frenare l'autovetture in presenza di pedoni e ostacoli. Poi c'è l'alcol-lock, un sistema che percepisce se il guidatore è in preda all'alcol. Ma vanno resi obbligatori e non facoltativi. Così come vanno potenziati gli autovelox».

Eppure sugli autovelox ci sono molte polemiche. Che cosa ne pensa?



Parole sbagliate. Non esistono «auto impazzite» o «strade killer»: il problema è sempre il guidatore

«Gli autovelox sono indispensabili, ma vanno collocati nei punti giusti e a volte questo non accade. Sono una forma di controllo, ma i controlli scarseggiano. Noi contiamo cinquecentomila alcol test all'anno fatti su un totale potenziale di trentanove milioni di persone che hanno la patente. Se facciamo i calcoli, per controllarle tutte servirebbero settantotto anni. Poi c'è anche un problema di linguaggio».

Linguaggio?
«Sì, anche nei media. Non esistono auto impazzite o strade killer, ma guidatori. Sta per uscire un libro dell'associazione su questo argomento. Io porteremo nelle scuole, ma anche nelle relazioni per cambiare le cose».

mgasperetti@corriere.it © RIPRODUZIONE RISERVATA

Napoli

Agguato al centro commerciale. Ucciso un boss di ventidue anni

Un giovane di 22 anni, Alessio Bossis, è stato ucciso ieri sera a Napoli in un agguato di camorra. La vittima era nota alle forze dell'ordine. Nonostante la giovane età, per gli inquirenti era un boss emergente del clan De Luca Bossa-Minichini che, nel quartiere di Napoli di Ponticelli, si contende lo spazio criminale con i De Micco. Ed è in quest'ambito che si indaga.

Firenze

«Io stuprata nell'atrio del b&b» La denuncia di una turista

Una turista 51enne, straniera, ha denunciato di essere stata violentata nella notte tra venerdì e sabato nell'androne di un b&b di Firenze dove alloggiava. Mentre rientrava da una serata passata con alcune amiche sarebbe stata sorpresa alle spalle da uno sconosciuto che l'avrebbe spinta sui gradini e violentata. L'uomo è poi scappato. Al settaccio i video delle telecamere di sorveglianza della zona.

