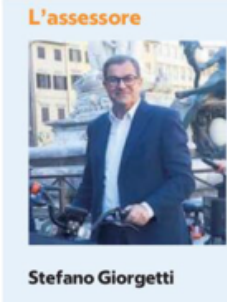


Obbligo di sensori sui Tir “Pronti a seguire Milano”

L'assessore Giorgetti dopo l'appello di Laura, che ha subito l'amputazione di un piede in seguito a un incidente. Nel capoluogo lombardo la delibera contro gli “angoli ciechi” dei camion

di **Chiara Foschini**
Federica Venni

«Ho dubbi che il ministero approvi la delibera del Comune di Milano per vietare l'accesso in città ai mezzi di oltre 3,5 tonnellate non dotati di sensori per “angolo cieco”. Non è previsto dal codice della strada e impatta sull'omologazione dei mezzi. Ma se Milano riuscirà a far passare la delibera, la seguirà anche Firenze, città sensibile al tema della sicurezza stradale, prima a introdurre l'obbligo per il casco sui monopattini, che entrerà nel codice della strada». L'assessore alla Mobilità Stefano Giorgetti risponde all'appello di Laura, 44enne fiorentina che chiede l'obbligo per i camion che percorrono le strade cittadine di installare sensori e telecamere laterali per rilevare presenze negli “angoli ciechi” durante le manovre. Lo scorso 13 settembre Laura,



L'assessore
Stefano Giorgetti
◀ Laura, 44 anni
Dopo l'incidente con un camion in viale Lavagnini le è stata amputata una gamba

a bordo del suo scooter, è stata travolta da un mezzo pesante in via Lavagnini a Firenze, finendo con la gamba sinistra sotto la ruota a causa dell'angolo cieco del camion. Centinaia di persone si sono unite al suo appello sui social per chiedere al Comune di Firenze di seguire l'esempio di Milano, che dopo la catena di incidenti mortali che ha coinvolto ciclisti e mezzi pesanti, ha deciso di obbligare i camion a installare i sensori di sicurezza. Per evitare che il ministero bocci la delibera, la giunta milanese ha agganciato la nuova regola all'Area B, la zona a traffico limitato che copre tutto il territorio comunale. Dal 2 ottobre, nei giorni e negli orari in cui sono in vigore i divieti per i mezzi inquinanti, possono entrare in città solo i camion e i bus che hanno installato adesivi di allerta e sensori che rilevano la presenza di ciclisti e pedoni nascosti nel cosiddetto angolo cie-



co. Sarà obbligatorio fin da subito avere l'adesivo, ma ci saranno deroghe per quanto riguarda i sensori per chi ha acquistato il dispositivo e non lo ha ricevuto, che potrà circolare con il modulo dell'ordine, con deroga fino al 31 dicembre 2024. «L'appello di Laura non può

L'esperto

“Radar, infrarossi o video: ecco come funzionano”

«I conducenti dei mezzi pesanti non riescono ad avere gli occhi su tutto. Per questo, è fondamentale che vengano avvisati sulla presenza di pedoni o ciclisti». Quanto i sensori sui mezzi pesanti siano rilevanti è cosa nota per Marco Pierini, professore ordinario di Progettazione meccanica e costruzione di macchine dell'Università di Firenze. Segnali acustici che possono sventare il peggio. Ora ne è conscia Laura, la donna che ieri sulle colonne di *Repubblica* ha raccontato di come lo scorso 13 settembre un camion l'ha investita, facendole perdere mezza gamba. È così che ha intrapreso la sua battaglia di obbligare gli autocarri a installare i sensori la-

terali per far luce sugli angoli ciechi. Quei supporti tecnologici che «visualizzano a distanza ravvicinata, identificano la presenza e mandano un segnale al guidatore», spiega Pierini, il quale sottolinea che di punti senza visuale per mezzi con peso superiore alle 3,5 tonnellate ce n'è più d'uno: «Si localizzano principalmente nella parte posteriore - fa presente -, posteriore laterale e in quella anteriore. In quest'ultimo caso, perché, essendo veicoli molto alti, a volte può risultare difficile vedere un potenziale pedone di bassa statura o un ciclista che attraversa la strada dalla postazione di guida». Ecco che entrano in ballo i sensori,



▲ Tir
Per la sicurezza vanno dotati di radar e telecamere

posizionati negli angoli dei camion per avere panoramiche a 360 gradi. Un bip che arriva dal cruscotto e risveglia l'attenzione di chi guida. Ce ne sono almeno tre tipi: radar, lidar (radiorelettori ad infrarossi) e telecamere. «I primi due - spiega Pierini - assistono alla guida in maniera attiva, intervenendo autonomamente, per esempio con la frenata automatica. Sono però le telecamere a prendere più campo nell'installazione sia per la loro economicità sia perché i software di riconoscimento di auto o persone sono diventati molto efficaci». Con uno studio universitario del gruppo Moving di cui il docente fa parte, dal 2020 va avanti una speri-

mentazione pilota con i sistemi avanzati di assistenza alla guida. «Grazie a questi, possiamo salvare 200 persone all'anno, di cui il 10% da incidenti legati a conducenti che non vedono gli angoli ciechi». C'è poi un'altra questione: da luglio 2024 entrerà in vigore la direttiva Ue per cui tutti i camion di nuova immatricolazione dovranno dotarsi di questi dispositivi. Ma per il docente non è così scontato il ricambio automobilistico: «Fino al 2035-2040 non è detto che avvenga il processo di sostituzione del parco circolante. Sarebbe bene dare incentivi fiscali in modo che singoli ed aziende provvedano il prima possibile». - g.t.



CENTRO ASSISTENZA FUNERARIA

055 6580040
(diurno e notturno)

FIRENZE Via G. Caponsacchi 5/r (zona Gavinana) www.ceaf.it - ceaf@ceaf.it

SERVIZI FUNEBRI - CREMAZIONI - NECROLOGI - FIORI