



Le onlus Guarnieri e Borgogni: "Servono sistemi di assistenza alla guida"

di Giovanni Turi

«Il Comune di Firenze deve vietare l'ingresso in città ai mezzi pesanti senza sistemi d'assistenza alla guida». Le associazioni Lorenzo Guarnieri e Gabriele Borgogni si schierano per la sicurezza stradale. Dopo l'appello di Laura, 44 anni, che è stata travolta da un camion lo scorso 13 settembre in viale Lavagnini a Firenze e che in seguito all'incidente ha perso una parte di una gamba, anche le onlus cittadine già impegnate sulla sicurezza stradale, spingono all'obbligo di installare sensori contro gli angoli cieci sui camion con peso di oltre 3,5 tonnellate.

Un segnale per inserire Firenze sulla stessa carreggiata di Milano che da ottobre regolerà il traffico dei tir in aree specifiche, oltre a uno sprone per garantire una circolazione che salvaguardi pedoni e conducenti. Lo spiega bene Stefano Guarnieri, padre di Lorenzo, investito e ucciso da un pirata della strada nella notte del 2 giugno 2010. «Condivi-

essere fatto cadere. Esprimo vicinanza e disponibilità verso la sua posizione così generosa», dichiara Federico Gianassi, deputato dem, che ha deciso di intervenire in Parlamento con un'iniziativa legislativa. «Bene la decisione di Milano, ma serve uno scatto nazionale. È in corso un dibattito sul nuovo codice della strada, proporrò che sia previsto un investimento pubblico nazionale per dotare i mezzi di sensori salvavita. Il tema della sicurezza stradale va considerato una priorità. Quando ero assessore alle partecipate al Comune di Firenze, lanciammo un'iniziativa con Alia, Università di Firenze, Polizia Stradale e Associazione Lorenzo Guarnieri per dotare i mezzi di sensori salvavita». L'assessore Giorgetti ricorda i due incidenti mortali che hanno coinvolto pedoni e mezzi Alia nel 2022, in Piazza Tasso e in via Nazionale. «A seguito di questi eventi abbiamo convocato la partecipata del Comune per adeguare i veicoli con sistema di rilevamento, costituito da 4 telecamere (destra, sinistra, frontale) con un avvisatore sia acustico che luminoso per segnalare l'avvicinamento a oggetti, persone, bici e altri mezzi sia fermi che in manovra». La sperimentazione nel 2022 è partita su 5 mezzi a Firenze, nelle aree a maggior traffico. Adesso è installato su 7 mezzi.

Una cittadella della sicurezza stradale, la prima in Italia del genere. Un vero e proprio parco tematico attrezzato per consentire l'educazione teorica e anche pratica alla limitazione dei rischi alla guida. Con tanto di strutture a servizio, aule per le lezioni, una pista per prove e simulazioni, un'area ristoro e nuove sistemazioni a verde. Tra le osservazioni al Piano operativo (Poc) di Palazzo Vecchio spunta la proposta dell'associazione Gabriele Borgogni, la più attiva in città sul fronte della sicurezza stradale insieme all'associazione Guarnieri.

È l'idea di realizzare un mini campus aperto a tutti e allestito secondo criteri di risparmio energetico per educare i giovani ai rischi della velocità, dell'alcol alla guida e anche alle regole per i motorini, le biciclette, i monopattini, per i parcheggi, per gli stessi pedoni. L'associazione ha anche individuato un terreno, tra il Gignoro e San Salvi, dove è pronta a fare un investimento: ha per ora stipulato un accordo di massima per l'acquisto dell'area ma prima di concludere l'operazione è al Comune che si rivolge per ottenere la possibilità di costruire. Per realizzare una cittadella della sicurezza stradale in quel terreno serve una deroga ai famosi "volumi zero", annota la onlus presieduta da Valentina Borgogni nell'osservazione depositata al Poc. E adesso per Palazzo Vecchio una bella sfida è sul tavolo: superare l'ormai più che decennale divieto di edificare nuovi volumi per-

Le reazioni

Le associazioni delle vittime "Bisogna intervenire subito"



▲ Stefano Guarnieri Dell'Associazione intitolata a suo figlio Lorenzo

diamo da tempo la battaglia per dotare tutti i mezzi pesanti di sistema di assistenza alla guida - spiega - che avvertano della presenza di pedoni e ciclisti nelle vicinanze, dell'abbandono della corsia di marcia e della presenza di ostacoli». Richiesta che l'associazione fondata tredici anni fa avanza dal 2019, per la precisione. Ossia l'anno in cui un tir sull'autostrada A12, all'altezza fra Carrara e Sarzana, travolse Lorenzo Lunghi, fiorentino 27enne amico di Lorenzo Guarnieri. Lì il conducente invase la corsia d'emergenza per distrazione. «Se fosse però stato dotato di un semplice ausilio tecnologi-

co - incalza Guarnieri -, Lorenzo sarebbe ancora qui con noi. Lo stesso si può probabilmente dire di Laura, che avrebbe potuto continuare la sua vita come prima».

Per lui, come per Valentina Borgogni, presidente dell'associazione intitolata al fratello Gabriele, morto dopo essere stato investito da un uomo ubriaco alla guida nel 2004, non ci sono mezze misure: «Aderisco anch'io all'appello di Laura - spiega Valentina - e intendo estenderlo a tutte le istituzioni: cercherò di interpellare governo e Parlamento affinché i sensori laterali ai camion diventino obbligatori. Tutti i mezzi pe-

santi, e aggiungo io le auto, hanno bisogno di telecamere per assistere i conducenti, prima che avvenga l'ennesima tragedia».

Ciò perché «la vita degli utenti più vulnerabili della strada, pedoni e ciclisti, va protetta», aggiunge Guarnieri che, inoltre, non dimentica l'importanza delle zone con limite di velocità a 30 km/h. «Porteremo benefici per la sicurezza - continua -, per i mezzi pesanti oltre ai sensori più adatti, occorre andare piano. In un eventuale scontro con un pedone, quest'ultimo ha più possibilità di uscire vivo a certe velocità rispetto a quelle più sostenute».

Sull'idea di bus e camion con sensori normati per legge è d'accordo anche il coordinatore di Assotir Toscana, Maurizio Bandecchi: «Ben vengano questi accorgimenti - sostiene - che dal prossimo anno diverranno obbligatori secondo direttiva europea. Ci sono problemi evidenti nel controllo di questi veicoli, soprattutto in manovre come le curve. Però è meglio puntare su standard minimi a livello nazionale piuttosto che singole regolamentazioni comunali, altrimenti diventa ingestibile omologare il parco mezzi». Tra le altre cose, Bandecchi approva pure «gli adesivi che segnalano gli angoli morti agli altri guidatori».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La richiesta

Nel Piano operativo spunta la cittadella della sicurezza stradale



▲ La presidente
Valentina Borgogni

Tra le osservazioni al Poc quella dell'associazione Borgogni: in un terreno al Gignoro chiede 2.500 mq di edificazioni per il campus. Ma serve una deroga ai volumi zero

mettendo di fatto l'edificazione di un'area oggi incolta e totalmente verde? Può essere un progetto dedicato alla sicurezza stradale, interamente finanziato da privati e fondi europei dedicati, che permetta anche di recuperare un terreno in completo stato di abbandono, a permettere di andare oltre quel vincolo? Le osservazioni arrivate sul tavolo del Comune sono tante, oltre 400. Quella dell'associazione Borgogni infila tuttavia il dito in uno dei nodi aperti della politica urbanistica fiorentina degli ultimi 15 anni, i volumi zero. Zero cubature ex novo, dice la regola stabilita ai tempi di Renzi sindaco. Salvo traslocchi di volumi esistenti da altre zone della città. La norma ha di certo evitato consumo di nuovo suolo, finendo tuttavia per impedire la nascita di nuove funzioni e forse anche di residenza per la fascia media. Anche il principio della perequazione - il trasloco di volumi - si è rivelato non particolarmente di successo: oneroso e complicato dal punto di vista burocratico. Non a caso la onlus Borgogni rappresentata dall'architetto ex presidente dell'Ordine Antonio Bugatti chiede che le venga data possibilità di edificare circa 2.500 metri quadrati di attrezzature private ad uso pubblico ma non previo trasloco. Magari, suggerisce l'associazione, si potrebbero sfruttare le penalizzazioni di volumi "sospesi", cioè autorizzati ma non attivati entro un tot. In alternativa, avverte la onlus, si dovrà rinunciare all'investimento. Palazzo Vecchio sta già esaminando il dossier. Il Poc è atteso al voto entro fine anno.

© RIPRODUZIONE RISERVATA