

VareseNews

A Gallarate in un anno 34 pedoni e ciclisti investiti. “Prima causa distrazione e cellulare”

Pubblicato: Sabato 17 Dicembre 2022



«La principale causa degli incidenti resta la distrazione, soprattutto da cellulare. Vale per gli automobilisti come per i pedoni».

Francesca Caruso è assessore alla Polizia Locale a **Gallarate**, da settembre è anche membro della **commissione sicurezza stradale di Aci Varese**.

Quanti sono gli incidenti con “utenza debole”, pedoni e ciclisti?

All'incirca **uno ogni dieci giorni**, nel 2022: sono stati infatti **34 gli episodi registrati dal Comando della Polizia Locale** nei primi undici mesi dell'anno, fino al 30.11. E nel mese di dicembre se ne aggiunge già almeno uno ([questo](#)).

La città di Gallarate ha vissuto **alcuni anni fa (2016-2017) una stagione in cui numerosi erano stati i morti e i feriti gravissimi** sulle strade, soprattutto pedoni e ciclisti travolti dalle auto o – in alcuni episodi – stritolati dai camion su curve strette.

A Gallarate **l'approccio alla sicurezza stradale è stato soprattutto educativo** (con campagne informative e corsi), **meno sul fronte delle infrastrutture stradali**. «Ciò che più aiuta sono le iniziative di educazione stradale: il lavoro fatto in questi anni ha sicuramente lo stesso valore». **La campagna #usalabicinsicurezza** ha previsto **cartellonistica ad hoc, decalogo di uso della bici** e di **attenzioni richieste agli automobilisti**, più attenzione alla formazione nelle scuole e – prima del Covid

– un “Biciday”, una **giornata annuale di sperimentazione della bici**. «Il calendario 2023 è già in programmazione e torneremo a fare il Bici Day in primavera».

Convincono meno le soluzioni progettuali. Ad esempio le “Zone 30” e i dossi rialzati hanno trovato un’unica applicazione, davanti a una scuola in pieno centro, l’istituto Falcone, raggiunto a piedi ogni giorno da mille studenti (moltissimi vengono da fuori, con treno o bus e quindi nell’ultimo tratto a piedi). In linea generale Caruso dice che le zone 30 «si possono sperimentare», ma che **«non stiamo facendo ragionamenti specifici»**.

E le ciclabili? **«Sulle ciclabili devono esistere i requisiti tecnici e i fondi:** in alcuni possono essere di aiuto, in altri casi no. Si parte sempre dal contesto».

In passato erano state **sperimentate dalla precedente amministrazione le corsie ciclabili**, vale a dire tracciate a terra ma non protette da cordolo (un modo, diffuso in varie parti d’Europa, per aumentare il livello di attenzione reciproca tra ciclisti e automobilisti). Le corsie sono state rinnovate in alcuni casi (in **viale Milano protette su un lato anche da cordolo**), ma **non convincono**. E anzi Caruso indica come esempio negativo proprio le ciclabili tracciate su grandi strade **a Milano: «Risultano più deleterie che altro»**.

Più recentemente ha fatto scalpore il caso di una **donna uccisa da una manovra sbagliata durante un parcheggio in centro città**, in un punto (largo Camussi) dove è diffusa la sosta irregolare. Quanto influiscono i parcheggi in divieto o in punti pericolosi come le curve? **«Non è una delle cause più frequenti**, come dicevo la maggiore causa resta la distrazione» dice Caruso. «Certo la sosta irregolare causa altri problemi, anche allo scorrimento del traffico». Poi chiarisce: **«I veicoli in sosta irregolare restano un possibile pericolo**, in particolare quando sono numerose. Ad esempio penso al momento dell’uscita dalle scuole, quando impediscono la visibilità, anche per l’altezza ridotta dei bambini».

Roberto Morandi

roberto.morandi@varesenews.it