

strade killer

Milano, morire a 14 anni investito da un tram il dramma di Luca e il problema sicurezza

FRANCESCO RIZZO

di Francesco Rizzo Morire a 14 anni andando a scuola in bicicletta.

A Milano, in una mattina come tante. Luca Marengoni sta pedalando verso il Liceo scientifico Einstein, dove frequenta la prima D ma, a breve distanza - racconta un testimone che accompagnava la figlia a scuola in scooter - svolta verso sinistra e attraversa i binari del tram. Il compagno che è con lui, no, prosegue dritto, forse per svoltare alcuni metri più avanti, dove c'è l'attraversamento pedonale. Luca, invece, gira prima, in un tratto dove possono transitare le auto. Sta però sopraggiungendo il tram: l'autista scampanella e frena ma non fa in tempo a fermarsi. Luca - che pure non ha le cuffiette alle orecchie - non si accorge del pericolo e viene travolto: il corpo senza vita verrà recuperato dai vigili del fuoco. A terra la bici grigia, accartocciata. Qualcuno porta via l'amico, la polizia locale nasconde la scena con un telo, accorre un'insegnante ma non se la sente di riconoscere il ragazzo.

«Sono dovuta andare, perché non era arrivato ancora nessuno, c'erano solo i mezzi di soccorso: poi è arrivata la famiglia e se ne sono occupati loro, hanno voluto vederlo», racconta. I genitori degli altri studenti proteggono i figli all'uscita da scuola, dopo una giornata in cui,

alle 11, le lezioni sono fermate per un minuto di silenzio e lo studio si è alternato alle riflessioni e alle lacrime: chi conosceva Luca ne parla con affetto, «carattere solare, molto bravo a scuola, estremamente allegro, sempre sorridente. Era sportivo e veniva sempre a scuola in bici». E poi è la coordinatrice di classe a raccontare: «Quello che i ragazzi vorrebbero fare, forse con una petizione, insieme a quelli del Verri (il vicino Liceo linguistico, ndr) è chiedere di mettere in sicurezza questa strada - la Tito Livio, dove passa il tram -: qui la mattina ci sono 2.500 persone, noi siamo 1.300 e 1.200 il Verri. È un punto nevralgico». Anche dal Municipio di zona fanno sapere che dovrebbe «essere in atto una procedura per la messa in sicurezza di questi attraversamenti». La bici, fra gli studenti, non la usava solo Luca. Il sindaco Beppe Sala proclamerà il lutto cittadino, il governatore lombardo Attilio Fontana chiede «raccolgimento e preghiera». Il tranviere, 45 anni, ricoverato sotto shock, è indagato per omicidio stradale colposo, a sua stessa garanzia, per poter eseguire i consueti test su alcol e droghe. Il pm Cristina Ria ha disposto il sequestro della bici e del tram - oltre all'acquisizione dei video della zona - e l'autopsia.

Il pensiero corre a troppi precedenti, recenti e non.

Cesena è in lutto per la morte, lunedì, di Yahya Djerir, 7 anni, rimasto schiacciato dalle ruote di un autobus dopo che era caduto dalla bicicletta. Il piccolo seguiva il fratello e il padre, che con sé aveva l'altro fratellino sul seggiolino, e tutti procedevano sulla pista ciclabile: forse per aver toccato con la sua ruota quella del mezzo davanti a lui, Yahya è caduto sulla carreggiata, venendo



travolto dal bus.

A Milano (nel 2021, +31% degli interventi del 118 per incidenti che coinvolgono ciclisti, secondo l'Areu), è di pochi giorni fa il caso di una ciclista 66enne travolta da una betoniera e di agosto quello dell'automobilista, drogato e senza patente, che ha ucciso un ragazzino di 11 anni. Uno in meno di Giacomo, travolto nel 2011 da un tram in via Solari per una portiera spalancata all'improvviso. L'inchiesta farà il suo corso, però - un decennio dopo - la morte di Luca sembra di nuovo una tragica metafora della faticosa convivenza tra modi diversi di spostarsi a Milano.

Città che registra un incremento di ciclisti (+ 110% per Fiab-Ciclobby dal 2019 al 2020, anno boom per il mercato di settore in Italia): ma se Palazzo Marino punta a costruire 70 km di tracciati ciclabili in due anni, il presente parla di una metropoli ancora pericolosa per le due ruote, dove ogni metro diciclabile, anche senza alcuna tutela, è visto da molti come un sopruso e non come un banale diritto di tutti, diffuso in tante città europee. Secondo i Cittadini per l'aria, intanto, 110 mila studentimilanesi respirano veleno.

Serve interrogarsi sulle nostre strade e le nostre città.

La morte di Luca può essere frutto di disattenzione, fatalità o errore altrui ma la riflessione è indispensabile a più livelli. Secondo Aci e Istat, in Italia, nel 2021, sono deceduti 471 pedoni in 16.180 incidenti e 220 ciclisti, di cui 13 su bici elettrica. Più in generale, nello stesso anno, sulle strade italiane si sono registrati 151.875 incidenti con lesioni a persone (+28,4% rispetto all'anno precedente). Hanno causato 2.875 morti (+20%) e 204.728 feriti (+28,6%). Il tasso di mortalità stradale è passato da 40,3 a 48,6 morti ogni milione di abitanti tra il 2020 e il 2021, anche se era al 52,6 nel 2019. Va naturalmente tenuto presente che nel 2021, a causa del Covid, ci si è mossi di meno del 2019. Il costo sociale della non-sicurezza stradale nel 2021 è stato di 16,4 miliardi di euro. E il Politecnico di Milano segnala: gli incidenti restano fra le prime cause di decesso fra i ragazzi.

Politica e società civile reagiscono, su fronti diversi.

Il ministero delle Infrastrutture sarebbe al lavoro per introdurre pene più severe per l'omicidio stradale sotto effetto di droga o alcol. A Roma, il Codacons ha presentato denunce per accertare le responsabilità sulla sicurezza di alcune strade cittadine. Mauro Berruto, deputato dem ed ex ct del volley, annuncia invece una proposta di legge: imporre all'automobilista la distanza laterale minima di un metro e mezzo dai ciclisti. In marzo, sotto il governo Draghi, era stato presentato il piano italiano per ridurre del 50% (rispetto al 2019) vittime e feriti della strada, entro il 2030, con obiettivi come l'aumento delle zone a 30 km/h nelle città.

A Bruxelles, proprio con le zone a 30 km/h, gli incidenti sono calati. A Bologna la norma scatta a giugno: la città è divisa fra chi chiede sicurezza e chi teme multe e inquinamento per le marce basse. Cambiare costa compromessi, intrecciando tanti aspetti, dai trasporti ai costi privati.

Anche la Ue vuole migliorare la sicurezza stradale. Nel 2021, in Europa, si sono registrati circa 20 mila decessi per incidenti stradali, +5% rispetto al 2020 (ma -13% rispetto al periodo pre-pandemia). Bruxelles punta a dimezzare vittime e feriti gravi, entro il 2030. Il piano d'azione strategico della Commissione sulla sicurezza stradale si prefigge di raggiungere l'azzeramento delle vittime della

strada entro il 2050. L'affascinante sapore dell'utopia. TEMPO DI LETTURA 3'55"