

Strade Milano, altro incidente mortale.

Mappa degli incroci killer

Data: Invalid Date | Autore: Rosy Merola



MILANO, 29 OTTOBRE 2011- Questa mattina, alle 6.20, purtroppo si è consumato l'ennesimo incidente sulle strade milanesi, che ha avuto come conseguenze un morto ed un ferito grave. Secondo la ricostruzione dell'incidente, è l'alta velocità la causa di quanto avvenuto. Un Opel Astra guidata da un 28enne ucraino, proveniente da via Olivieri, all'incrocio con via Forze Armate si è andata a scontrare contro una Fiat Bravo al volante della quale c'era un 40enne romeno, per il quale non c'è stato nulla da fare. Invece, l'ucraino è stato ricoverato in codice rosso all'ospedale San Carlo. [MORE]

Questa volta non sono stati coinvolti nell'incidenti i pedoni come troppo frequentemente la cronaca delle ultime settimane ha registrato. Proprio a causa della criticità di molti incroci, si stanno studiando delle soluzioni. Infatti, sono diversi i piccoli e grandi incidenti che ogni giorno vengono segnalati negli incroci cosiddetti killer.

A quanto risulta, la Polizia Locale ha già convalidata una lista, destinata all'assessorato al Traffico. "Si impongono interventi urgenti. Soprattutto in previsione dell'introduzione dell'onda verde per la circoscrizione, dove non è possibile inserire i limiti di velocità previsti per altre zone del centro storico, le Zone 30 appunto, è necessario mettere in sicurezza gli attraversamenti. Gli incroci e attraversamenti si trovano su strade dove la velocità degli autoveicoli risulta elevata, rendendo difficile, quando non impossibile, l'arresto in prossimità dei passaggi pedonali in caso di

attraversamento di un pedone; la maggior parte degli attraversamenti pedonali nella black list, inoltre, risulta priva di adeguata segnalazione preventiva che induca gli automobilisti a mantenere una velocità moderata, e nei pochi casi in cui sono presenti, i dispositivi come le bande trasversali ad effetto ottico o vibratorio sono risultati inefficaci", ha evidenziato Fabio Arrigoni, presidente di zona 1.

Secondo il parlamentino del Centro storico, occorrerebbe introdurre l'obbligo di «Zona 30» per le vie a stretto calibro e vicino a scuole e a ospedali del centro storico. Per quanto riguarda i Bastioni, semafori a chiamata o segnaletica luminosa e indicatori di velocità e restringimenti della carreggiata, volti a garantire l'incolumità dei pedoni negli attraversamenti pedonali.

In base alle segnalazioni fatte dai cittadini, associazioni e istituzioni, è stato possibile fare la black list degli attraversamenti semaforici più rischiosi per i pedoni. Nello specifico, nella suddetta mappa, sui cento totali dislocati al limitare della zona Ecopass, ventidue sono stati catalogati ad altissimo rischio: lungo la circonvallazione dei Navigli, quella dei Bastioni, viale Beatrice D'Este all'angolo con via Anelli, via Oriani e via Melegnano, viale Majno all'incrocio con via Cappuccini, e nel tratto tra via Salvini e via Borghetto e viale Bianca Maria all'angolo con via Bellini e tra via Mascagni e via Mayrvia Legnano e via Palestro, il cui attraversamento è stato giudicato di recente da Aci il più "pericoloso d'Europa".

Come sostiene Fabio Arrigoni, "Una mappa del rischio che va sanata. Punti dove attualmente ci sono solo strisce pedonali, magari poco visibili, o segnali non rispettati come quello dell'attraversamento delle scolaresche». Continua Arrigoni, "Dove però bisogna intervenire subito è in via Legnano all'altezza della

fermata del tram, sul lato del parco Sempione. Qui il semaforo copre solo il primo tratto di attraversamento. La polizia municipale ci ha già dato conferma che ne verrà uno semaforo anche nella seconda parte".

Il provvedimento proposto dalla commissione Mobilità di zona 1 è stato approvato dall'intero consiglio di zona. A tal proposito, l'assessore alla Mobilità, Pierfrancesco Maran, ha sostenuto "Abbiamo già una classifica dei cento incroci più pericolosi e questo elenco ci aiuterà ad aggiornarla e ad intervenire. La linea di questa amministrazione, che verrà tradotta nel futuro piano urbano della mobilità, è favorire e tutelare pedoni e ciclisti perché il tasso di incidentalità è ancora troppo alto".

Rosy Merola