



**Comune
di Bologna**

Rassegna Stampa

dal 13 luglio 2024 al 15 luglio 2024

Rassegna Stampa

15-07-2024

IL COMUNE

RESTO DEL CARLINO
BOLOGNA

15/07/2024

26

Crescono gli incidenti, calano i morti = Più incidenti, ma calano quelli mortali Sos tangenziale: è da bollino nero
Angela Carusone

2

MOBILITA' E TRASPORTI

RESTO DEL CARLINO
BOLOGNA

15/07/2024

27

L'allarme di Sorbi «Distrazione e velocità Città 30 dormiente, ora maggiori controlli»
Angela Carusone

4

Crescono gli incidenti, calano i morti

Il report: più feriti rispetto al 2023, sei vittime negli ultimi giorni. Sorbi: «Code e schianti in tangenziale per la Città 30» **Carusone** alle pagine 2 e 3

Più incidenti, ma calano quelli mortali Sos tangenziale: è da bollino nero

I dati dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale nei primi sei mesi: i feriti in città salgono da 258 a 266. Sei vittime di schianti a luglio, ma in totale i decessi scendono del 21 per cento rispetto all'anno scorso

Crescono gli incidenti e i feriti, ma calano le vittime sulle strade. È infatti diminuito lievemente il numero complessivo di schianti mortali tra Bologna e provincia nei primi sei mesi del 2024 rispetto allo stesso periodo dello scorso anno, però è aumentato il numero degli interventi del 118 nel periodo da gennaio a giugno: 705 quest'anno, contro i 682 del 2023, con un aumento dei feriti totali rilevati che salgono da 664 a 693. Gli incidenti con feriti gravi, invece, calano da 43 a 37, mentre gli schianti mortali passano da 18 nel 2023 a 12 nei primi sei mesi di quest'anno. In riferimento al solo territorio del Comune di Bologna (zona Città 30 e tangenziale) sono, poi, aumentati gli interventi del 118 da 258 a 268, con i feriti rilevati che salgono da 258 a 266, mentre si è passati da 0 a 2 decessi in tangenziale. Diminuiscono, infine, anche nella nostra città, i feriti gravi, da 13 a 12. Per quanto riguarda i singoli comuni, quelli dove ci sono stati più interventi sono Bologna, Valsamoggia, Autostrada A1 e Budrio. In diminuzione invece a Pianoro, Sasso, Imola, Casalecchio e Autostrada A14. Quasi raddoppiata la percentuale di motociclisti (i dati sono riferiti fino a luglio) che ha perso la vita lungo le nostre strade (dal 21% al 42%), la metà (45%) senza il

coinvolgimento di altri veicoli. È quanto emerge dai dati dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale, che mostrano come nei primi mesi del 2024 il numero generale di incidenti mortali è calato del 21% rispetto allo stesso periodo del 2023 (da 33 a 26): nelle prime settimane di luglio però, c'è stato purtroppo un vero e proprio boom: sei persone sono morte a causa di scontri, tamponamenti, cadute o uscite di strada.

Un quadro che mostra però come si sono ridotti i decessi degli automobilisti: dal 55% nel 2023 al 38% nel 2024. Rilevante è anche il connubio tra velocità e distrazione al volante, considerate dall'Osservatorio le cause della maggior parte degli incidenti, seguite dall'uso di alcol o droghe, colpi di sonno e malori. L'Osservatorio mette poi un bollino nero sulla tangenziale, dove da monitoraggi effettuati risulterebbe un notevolissimo aumento di traffico negli ultimi mesi: tangenziale che da mesi risulta bloccata non più solo nelle ore di punta, ma in tutto l'arco della giornata.

La motivazione? Tra le ipotesi dell'Osservatorio e di varie associazioni di utenti c'è quella che pur di evitare traffico e rallentamenti nel territorio urbano i veicoli si riversano tutti lì: «In tangenziale registriamo meno inci-

denti gravi, non perché le persone rispettano il codice della strada ma solo perché essendo sempre intasata non si corre più e si azzardano manovre scorrette. Qui però sono aumentati i tamponamenti, che coinvolgono spesso anche mezzi pesanti. Se ci spostiamo dentro la città di Bologna, analizzando i tamponamenti rilevati dalle varie assicurazioni, possiamo dire che questi ormai sono all'ordine del giorno, risultando impossibile tenere la distanza di sicurezza. Insomma, la situazione sulle strade cittadine è sempre abbastanza critica».

Entrando nel dettaglio degli incidenti mortali registrati nel 2024 fino a oggi, tra i 26 decessi avvenuti nell'intera area metropolitana di Bologna (sono stati 33 nel 2023), 10 erano automobilisti, 11 motociclisti, 2 pedoni, 2 conducenti di mezzi pesanti e 1 su un monopattino. La fascia d'età più interessata dalle collisioni stradali mortali è quella tra i 30 e i 59 anni (58%), seguita da quella dai 60 anni in su (35% del totale).

Angela Carusone

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le cifre in pillole

1 Tutta la provincia

Gli interventi del 118 nei primi sei mesi dell'anno sono stati 705, mentre i feriti totali rilevati salgono da 664 a 693. Gli incidenti con feriti gravi, invece, calano da 43 a 37, mentre gli schianti mortali passano da 18 nel 2023 a 12 nei primi mesi del 2024

2 In città

Sono aumentati gli interventi del 118 da 258 a 268, con i feriti rilevati che salgono da 258 a 266, mentre si è passati da 0 a 2 decessi in tangenziale. Diminuiscono, infine, anche nella nostra città, i feriti gravi, da 13 a 12



3 Allarme moto

Quasi raddoppiata la percentuale di motociclisti (i dati sono riferiti fino a luglio) che ha perso la vita lungo le nostre strade (dal 21% al 42%), la metà (45%) senza il coinvolgimento di altri veicoli



Peso: 25-1%, 26-70%

IL CONFRONTO

**Gli interventi del 118
sono passati da 258
a 268 sotto le Torri
A Bologna
e provincia, invece,
da 682 a 705**

IL NODO

**Raccordo bloccato
in tutte le ore
della giornata
ed è boom
di tamponamenti**

FASCIA D'ETÀ A RISCHIO

**Quella più interessata
dalle collisioni
stradali mortali
è quella tra i 30
e i 59 anni (58%)**

Sale il numero degli incidenti: ma sono meno quelli mortali



Peso:25-1%,26-70%

L'allarme di Sorbi

«Distrazione e velocità Città 30 dormiente, ora maggiori controlli»

Il presidente dell'Osservatorio: «Tangenziale, aumentano i mini-schianti
Credo che gli automobilisti si spostino qui per evitare i nuovi limiti»
Poi critica i velox: «Quelli fissi non servono, si punti su quelli mobili»

di **Angela Carusone**

Distrazione e velocità le principali cause di numerosi incidenti mortali registrati a Bologna e nell'area metropolitana, è quanto emerge da un'analisi dell'Osservatorio per l'educazione alla sicurezza stradale, che punta l'attenzione sul territorio urbano e sulla tangenziale. A spiegare la situazione è il presidente dell'Osservatorio Mauro Sorbi, che oltre ad analizzare i dati fornisce anche qualche suggerimento.

Dai report emerge che sono aumentati gli incidenti che vedono coinvolti motociclisti...

«Purtroppo sì, e in questi ultimi giorni è stata una vera strage. Guidare una moto comporta un'attenzione mentale e fisica maggiore e sono mezzi che raggiungono velocità elevate in tempi rapidi in un traffico sempre più intenso e distratto. Coinvolgendo nel discorso anche le auto, la mancanza di controlli fa credere di poter fare quel che si vuole e ognuno guida pensando di essere solo. Inoltre le persone si sono dimenticate le regole base della guida, ad esempio nessuno mette più l'indicatore di direzione».

Quali sono le principali cause?

«Il connubio tra velocità e distrazione al volante risulta la causa principale di incidenti mortali. Poi c'è la mancata precedenza, il non rispetto della distanza di sicurezza e l'abitudine al

percorso che porta un distacco dell'attenzione alla guida e a una falsa sicurezza. Avevamo grandi speranze nell'uscita del nuovo Codice della strada a giugno, ma non è stato ancora calendarizzato in Senato. Una grande occasione, in particolare per il mini ritiro della patente a chi è distratto o guida ubriaco, ma siamo ad attendere».

Città 30 è un deterrente?

«Bologna è una Città 30 e oggi possiamo definirla 'dormiente' sui controlli. Il numero di feriti e interventi del 118 sugli incidenti avvenuti da inizio 2024 è aumentato nel territorio cittadino, nell'area metropolitana e in tangenziale dove sono stati fatti anche monitoraggi verificando come il traffico ormai sia sempre presente. La principale ipotesi è che in tangenziale l'utenza si riversa per evitare i rallentamenti della città, di conseguenza sono aumentati tamponamenti e mini incidenti. Vediamo se in futuro ci potranno essere variazioni al progetto. Una cosa è certa, non tutti possono andare in bicicletta e di questo fattore bisogna avere rispetto. Non disponendo poi di un trasporto pubblico paragonabile a quello di metropoli europee sarebbe opportuno ricercare soluzioni alle varie problematiche».

E gli autovelox?

«In merito a quelli fissi l'utenza ne conosce la collocazione, rallenta lì davanti e poi riparte a velocità. I dati dei vecchi velox di Stalingrado e Panzacchi testimoniano che gli incidenti in quelle zone non sono calati. Cre-

diamo invece che la presenza di polizia locale e forze dell'ordine aiuti a monitorare la velocità in punti sempre diversi con velox mobili. Questo sarebbe un vero deterrente. È una cosa che chiediamo a gran voce».

Sulle strade che cosa è cambiato?

«C'è molta più aggressività e tutti hanno fretta. Sono aumentati i frontali, conseguenza di sorpassi azzardati con velocità folli. La spinta a schiacciare l'acceleratore viene anche da qualche bicchiere di troppo. In questo caso potrebbe essere utile abituarsi all'uso dell'etilometro monouso».

Monopattini, c'è stata un'ampia discussione sul tema...

«Dovrebbero esserci controlli in borghese. La nostra città ha i basoli e chi va in monopattino preferisce marciapiedi e portici. Da stigmatizzare anche lo scarso rispetto di semafori e sensi unici. Il nuovo Codice della strada ha stabilito che dovranno avere l'assicurazione, la targhetta identificativa e l'uso del casco. Ma quando arriverà? In generale, con qualsiasi mezzo di trasporto, serve una responsabilità che oggi non abbiamo: di fronte al codice tutti sono uguali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**«I bicchieri di troppo
fanno spingere
sull'acceleratore
Utile l'etilometro
monouso»**



Peso: 55%

**«Monopattini
da monitorare:
attendiamo le nuove
regole del Codice
della strada»**



Mauro Sorbi, presidente dell'Osservatorio sulla sicurezza stradale



Peso: 55%