

Il provvedimento Quest'anno però sono morti già quattro pedoni, nel 2024 nessuno. Il comitato pro: bisogna fare di più

Città 30, in sei mesi 812 multe

Calano gli incidenti anche nella prima metà del 2025 ma la diminuzione rallenta

di Daniela Corneo

Nel report del primo semestre del secondo anno di Città 30, ha messo nero su bianco il Comune, «si confermano tutti i principali trend già registrati nel primo anno: meno incidenti, morti e feriti, seppur in misura minore». Ma c'è «da evidenziare purtroppo, dopo lo "zero" dello scorso anno — segnala Palazzo d'Accursio — un ritorno di persone decedute tra i pedoni (4 su 5 morti totali)». Ma all'entu-

siasmo del Comune si oppone il Comitato Bologna30. «O il Comune riprende in mano seriamente la Città 30 — dicono gli attivisti —, o temiamo che i dati siano destinati a peggiorare ancora».

a pagina 2

Città 30, incidenti giù anche a inizio 2025

In sei mesi 812 multe

I dati del Comune e la sottolineatura sul ruolo della velocità tra le prime cause di pericolo. Il Comitato dei pro incalza: fare meglio

di Daniela Corneo

Da una parte il Comune esulta per i dati di Città 30 dei primi sei mesi del 2025. Dall'altro il comitato Bologna30, che bacchetta Palazzo d'Accursio: «Città 30 o si fa davvero o si muore».

Nel report del primo semestre del secondo anno di Città 30, ha messo nero su bianco l'amministrazione, «si confermano tutti i principali trend già registrati nel primo anno: meno incidenti, morti e feriti, seppur in misura minore», ammette il Comune. I numeri relativi all'incidentalità nel 2025 rispetto al primo semestre 2024, anno di avvio della Città 30, registrano dunque «un calo ancora più marcato nel numero totale degli incidenti (-10,78% nei primi sei mesi del 2024 e -15,2% nel 2025); stabilità del numero delle persone decedute (5 sia nel 2025 che nel 2024); un calo più contenuto per quel che riguarda le persone ferite (-11,65% nel primo semestre

2024 e -5% nel 2025)», riporta il Comune. Ma c'è «da evidenziare purtroppo, dopo lo "zero" dello scorso anno — segnala Palazzo d'Accursio — un ritorno di persone decedute tra i pedoni (4 su 5 morti totali)». I dati, spiega l'amministrazione, si riferiscono per il 2025 al periodo tra il 6 gennaio e il 6 luglio e per il 2024 al periodo tra il 15 gennaio (data di avvio della Città 30) e il 14 luglio, confrontati con i rispettivi periodi del 2022-2023. I numeri riguardano gli incidenti rilevati dalla polizia locale sulle strade del territorio comunale, escluse autostrade e tangenziale.

Del dettaglio dei dati, quindi, il confronto tra primo semestre 2025 e la media dei corrispondenti periodi del 2022-2023 mostra: -15,2% di incidenti totali; -5% persone ferite; -33,3% persone decedute; +63,6% persone in prognosi riservata; -7,7% incidenti con feriti; -32,3% incidenti

senza feriti. Inoltre, «i pedoni coinvolti in incidenti sono calati dell'8,6% (-16 in numeri assoluti, scendendo da 180 nella media 2022-2023 a 164 nel 2025 anche se come riportato sopra con ben 4 decessi) — scrive il Comune — mentre i ciclisti coinvolti in incidenti sono aumentati del 21,2% (passando da 200 a 243), dato in linea con il notevole aumento percentuale di flussi di bici registrato sulle strade monitorate». Basti pensare che mentre nella prima metà del '25 il traffico veicolare è calato dell'8% rispetto



al 2022-2023, quello delle bici ha registrato un +19%.

Dai dati forniti dal 118, poi, «è molto rilevante la diminuzione degli incidenti più gravi sulle strade urbane: si è registrato, infatti, «un -21% degli incidenti classificati in codice rosso». Un altro aspetto «molto significativo», secondo l'amministrazione, è la riduzione di incidenti e feriti sulle 14 principali strade radiali: -23,2% di incidenti totali (pari a -75), oltre un terzo in più rispetto al -15,2% a livello cittadino, e -19% di persone ferite (pari a -59), quasi quattro volte tanto rispetto al -5% a livello cittadino».

E i controlli? «Da gennaio a giugno '25 la polizia locale ha effettuato 78 giornate di controlli con pattuglie su strada per un totale di 136 turni, fermato e controllato 6.197 veicoli ed elevato 812 sanzioni». Ma da maggio, «per rendere più efficaci i controlli — dice il Comune — le pattuglie so-

no state impiegate su un ambito territoriale più ristretto, disponendo in servizio, 1-2 volte a settimana, 10-12 pattuglie o la mattina o il pomeriggio, concentrate su una delle zone individuate». Quella dei limiti di velocità si conferma la «violazione più ricorrente» negli incidenti stradali.

«La sicurezza stradale globalmente è in miglioramento — dice l'assessore al Traffico Michele Campaniello —, ma siamo consapevoli che si tratti di un percorso che prosegue e che nulla è acquisito. Anche per questo abbiamo rafforzato il pacchetto di interventi fisici che più di tutto possono introdurre elementi effettivi di moderazione della velocità. E anche la conclusione dei cantieri del tram ci riconsegnerà strade più adatte alla Città 30. Ci preoccupa il ritorno di decessi tra i pedoni: su questo occorre alzare l'attenzione sugli attraversamenti pedonali e presenteremo pre-

sto una campagna ad hoc. Sono invece segnali molto positivi il calo sempre più importante dei flussi veicolari e dello smog e l'ulteriore aumento dei flussi di bici e dell'uso del bike sharing».

A ridimensionare il bilancio positivo del Comune ci pensa il comitato Bologna30. «Non solo luci, come la riduzione costante di incidenti e morti, ma, per la prima volta, anche ombre preoccupanti: i 4 pedoni morti, il calo dimezzato dei feriti e il crollo dei controlli dei vigili», scrive la portavoce Sara Poluzzi. Gli attivisti ora si dicono «preoccupati»: «O il Comune riprende in mano seriamente la Città 30, o temiamo che i dati siano destinati a peggiorare ancora. Si darebbe ragione a chi pensava fosse solo un'operazione di facciata. Speriamo che il Comune riprenda al più presto la rotta: vanno ripristinati gli stessi controlli e pattuglie

dei primi mesi del 2024 e concentrati su tutte le principali strade e radiali a 30 all'ora da cui sono totalmente spariti; usare telelaser e infovelox; attuare un programma emergenziale di dispositivi rallentatori a tappeto». E poi «estendere il limite dei 30 alle strade in cui era già previsto nella fase 2 del piano, come via Toscana, via Emilia Levante, via Andrea Costa esterna».

daniela.corneo@rcs.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Quattro pedoni morti

Dopo i «zero morti» del 2024, quest'anno sono già quattro i pedoni vittime della strada

-10,8

Per cento

Il calo degli incidenti registrati nel Comune di Bologna rispetto al primo semestre del 2024

243

Le biciclette coinvolte

Aumenta il numero delle due ruote che circolano e anche quello degli incidenti



Nuovi arrivati

Qui a fianco e a destra, il sindaco Lepore e alcune immagini degli alberi in vaso posizionati ieri in piazza del Nettuno, tra curiosità e sfottò (Calamosca \LaPresse)



Peso: 1-12%, 2-42%, 3-20%

Città 30, calano vittime e incidenti ma tra i pedoni ancora 4 morti

di **MARCO MERLINI**

Calano incidenti, morti e feriti. Come per l'area metropolitana, anche a Bologna, rispetto al periodo antecedente l'introduzione di Città30, i numeri parlano di una situazione che sulle strade sta migliorando. Nel periodo compreso tra il 6 gennaio e il 6 luglio 2025 il report di Palazzo d'Accursio registra, rispetto alla media del 2022/2023, un calo del 15% degli incidenti stradali (217 in meno), una riduzione del 5% delle persone ferite (61 in meno) e poi -7,7% di incidenti con feriti e -32,3% di incidenti senza feriti. Di fronte a questi dati, non mancano però i motivi di preoccupazione. E sono soprattutto quelli che riguardano pedoni e ciclisti. Sui cinque decessi registrati nel primo semestre dell'anno, infatti, quattro sono pedoni. Oltre al caso di Marco Govoni in via Molinelli, si contano

due donne, una in via Andrea Costa a febbraio e una in via Toscana ad aprile e un altro uomo investito a febbraio in zona Barca, deceduto alcuni mesi dopo. «I numeri sono implacabili tanto per i critici quanto per il Comune - fanno sapere le associazioni riunite sotto la sigla Bologna30 - la Città30 funziona in proporzione a quanto viene fatta rispettare per davvero con interventi fisici e controlli».

Servono nuovi dossi, rialzi e restringimenti sulle carreggiate, ma anche più contravvenzioni. «Tre multe per violazione dei 30 km/h e 9 per mancato rispetto delle strisce pedonali mentre morivano 4 pedoni, a confronto delle 235 multe alle bici - scrivono - Siamo preoccupati: o il Comune riprende in mano seriamente Città30 o temiamo che i dati siano destinati a peggiorare ancora». E a proposito di due ruote, preoccupa l'aumento del 21,2% degli incidenti che hanno coinvolto i ciclisti. Per il Comune il dato si spiega con la crescita nel numero di chi utilizza la bicicletta (+19%), ma il fenomeno va

monitorato. Un fenomeno che porta con sé anche una buona notizia, l'abbassamento dei livelli di inquinamento. «I principali indicatori - sono le parole di commento al report dell'assessore alla mobilità Michele Campaniello - attestano che la sicurezza stradale globalmente è in miglioramento rispetto agli anni prima della Città30. I decessi tra i pedoni? Occorre alzare l'attenzione sugli attraversamenti pedonali e presenteremo presto una campagna ad hoc».



➔ Segnaletica per la Città 30



Peso:19%

I DATI DELLA CITTÀ METROPOLITANA

Meno incidenti sulle strade, meno feriti e meno morti nel 2024

a pagina 4

I dati di Palazzo Malvezzi

Meno incidenti, morti e feriti nel 2024

«Merito di Città 30»

Nel 2024 nella intera Città metropolitana di Bologna sono avvenuti 3.900 incidenti stradali con infortunati, 169 in meno rispetto a quelli rilevati nel 2023 (-4,2%). Sono 48 le persone decedute (29 in meno, che corrispondono a una diminuzione del 37,7%) e 5.151 quelle ferite (234 in meno, pari a un calo del 4,3%). Una tendenza positiva che risulta decisamente più marcata nel Comune di Bologna: nel 2024 rispetto al 2023, infatti, nel capoluogo gli incidenti si sono ridotti del 9,8% (212 in meno), le persone decedute del 47,6% (10 in meno) e quelle ferite del 10,7% (292 in meno).

E quanto emerge dal report sugli incidenti stradali nei Comuni della Città metropolitana di Bologna, rilevati da tutte le

forze dell'ordine, e pubblicato a cura dell'Ufficio statistica. «È un risultato importante, che conferma quanto già emergeva dalle prime analisi provvisorie sull'efficacia della strategia Città 30. In particolare, la riduzione dei picchi di velocità si conferma come la misura più efficace tra quelle finora messe in campo», ha detto Simona Larghetti, consigliera metropolitana delegata alla Mobilità sostenibile.

Dai dati emerge anche che il 70% degli incidenti si verifica in un contesto urbano, il 20% in extra-urbano, il 10% su autostrada e tangenziale. Anche la mortalità è più alta in ambito urbano.

Tra le strade dove è stato rilevato almeno un incidente con infortunati, le statali Porretta-

na e via Emilia continuano a essere quelle con il maggior numero di sinistri, rispettivamente 83 e 62. A Bologna si concentrano più della metà degli incidenti (1.946) e 11 decessi, in diminuzione rispetto al 2023 (erano 21). Escludendo gli incidenti avvenuti su autostrada e tangenziale, il tasso di incidenza della Città metropolitana evidenzia che ogni 1.000 abitanti ci sono 3,8 incidenti, e i Comuni dove tale tasso è più elevato sono Bentivoglio (7,8), Bologna (4,7), Argelato (4,3).



Peso: 1-1%, 4-17%