

Rassegna Stampa

23-07-2023

IL COMUNE

RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	23/07/2023	30	Cinque nuovi velox viali sotto la lente = Arrivano cinque nuovi autovelox In funzione nella primavera del 2024 <i>Redazione</i>	2
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	23/07/2023	31	Intervista a Valentina Orioli - Valentina Orioli «Chiediamo ai bolognesi di cambiare stile di guida» <i>Luca Orsi</i>	4
REPUBBLICA BOLOGNA	23/07/2023	7	In arrivo altri dieci autovelox in periferia = Ok a dieci nuovi autovelox sulle strade a rischio scontri "Ma servono più controlli" <i>Giuseppe Baldessarro</i>	5
CORRIERE DI BOLOGNA	23/07/2023	5	Via libera a cinque nuovi autovelox = Arriveranno cinque nuovi autovelox Orioli: in quei punti troppi morti e feriti <i>Federica Nannetti</i>	7

SCUOLA E UNIVERSITA'

RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	24/07/2023	29	«Meno incidenti? Servono più vigili e non solo i velox» = «Non fanno diminuire il numero di incidenti Servono vigili in strada» <i>Monica Raschi</i>	9
---------------------------	------------	----	---	---

SICUREZZA Nelle strade interessate il limite resterà a 50 all'ora
L'assessora Orioli: «Su quelle vie registrati troppi morti e feriti»

Confermata dal Comune
la postazione già presente
in viale Enrico Panzacchi

PRONTI NELLA PRIMAVERA 2024, LA MAPPA

CINQUE NUOVI VELOX VIALI SOTTO LA LENTE

Orsi alle pagine 2 e 3

Arrivano cinque nuovi autovelox In funzione nella primavera del 2024

Saranno installati sui viali Lenin, Cavina, Berti Pichat, Togliatti e Sabena. Il Comune: «Strade con incidenti e morti»

Nuovi autovelox in città. La Prefettura ha autorizzato il Comune a installare cinque nuove postazioni – per un totale di dieci apparecchi fissi: uno per direzione – di controllo della velocità. I nuovi velox saranno installati in viale Ilic Uljanov Lenin, viale Sergio Cavina, viale Carlo Berti Pichat, viale Palmiro Togliatti e viale Vittorio Sabena.

Con lo stesso provvedimento, infatti, fa sapere il Comune, «sono state confermate anche le postazioni già presenti in viale

Enrico Panzacchi e in via Stalingrado». Le vie controllate dalle telecamere saliranno così a sette. Tutte manterranno il limite dei 50 chilometri l'ora.

Ora il Comune avvierà la gara per l'installazione delle nuove postazioni e l'acquisto dei macchinari. Si stima che i nuovi velox «entreranno in funzione non prima della primavera del 2024». Ecco, nel dettaglio, dove saranno installati.

Viale Lenin: nello spartitraffico centrale in prossimità del civico

21, per accertare la velocità dei veicoli in entrambe le direzioni di marcia.

Viale Berti Pichat: lato civici pari, in prossimità fronte civico 1, per accertamento velocità dei veicoli in direzione porta Mascarella. Su lato civici dispari, in prossimità fronte numero 4, per accertamento velocità dei vei-



Peso: 29-1%, 30-80%

coli in direzione porta San Donato.

Viale Togliatti: sullo spartitraffico centrale, in prossimità del palo luce 17329, per accertamento velocità veicoli in entrambe le direzioni di marcia.

Viale Sabena: in prossimità del palo luce 27691 per accertamento velocità dei veicoli in direzione della rotonda Granatieri di Sardegna. In prossimità del palo luce 27680 per accertamento velocità dei veicoli in direzione rotonda 35° Reggimento Fanteria Pistoia.

Viale Cavina: sul lato civici dispari, in prossimità del numero 5, per accertamento velocità dei veicoli in direzione rotonda Decorati al Valor militare. Sul lato civici pari, in prossimità del numero 4, per accertamento velocità dei veicoli in direzione rotonda Grazia Verenin.

Dall'indagine sulle strade con il valore più alto di densità di incidentalità – ossia il rapporto tra il numero di incidenti causati da velocità non adeguata in riferimento all'articolo 141 del Codice della Strada e la lunghezza della via in chilometri – dati 2016-2021, «emerge che le tratte su cui sono state autorizzate le nuove installazioni risultano tra quelle con il maggior numero di incidenti», scrive il Comune in una nota.

Nel dettaglio, gli incidenti avvenuti nel quinquennio 2016-2021 sono stati: 308 nel semianello nord dei viali; 87 su viale Togliatti;

71 su viale Lenin; 31 su viale Sabena; 17 su viale Cavina

Gli ultimi dati sull'incidentalità relativi al 2022 e ai primi mesi del 2023, si legge ancora nella nota, «confermano la pericolosità di queste strade». In viale To-

gliatti si sono infatti verificati 100 incidenti, con 81 feriti e un morto; in viale Cavina: 17 incidenti, 14 feriti, 3 morti; in viale Lenin: 37 incidenti e 41 feriti; in viale Berti Pichat: 20 incidenti e 17 feriti; in viale Sabena: 19 incidenti e 18 feriti.

Immedie, dai banchi di Fratelli d'Italia, le critiche. La giunta «ancora una volta opta per la via semplice, fare cassa con i velox, piuttosto che intervenire con rotonde, dossi rallentatori o altri interventi di sicurezza dove lo chiedono espressamente i cittadini», affermano i consiglieri comunali meloniani.

«Installare ben 10 nuovi autovelox, moltiplicandoli rispetto agli attuali presenti, serve a fare cassa, ma dai dati che ci ha fornito il Comune stesso, non diminuisce gli incidenti».

FRATELLI D'ITALIA

«La giunta punta ancora una volta a fare cassa, anziché intervenire con rotonde, dossi o rallentatori»

La mappa



Peso:29-1%,30-80%

488-001-001

Valentina Orioli

«Chiediamo ai bolognesi di cambiare stile di guida»

L'assessora: «Dobbiamo moderare la velocità, causa di gran parte dei sinistri. Abbiamo scelto di controllare strade con il limite dei 50, in cui però si corre troppo»

di **Luca Orsi**

«I **velox** sono uno degli strumenti con cui vogliamo moderare la velocità, che è responsabile della maggior parte degli incidenti stradali gravi». Valentina Orioli, assessora alla nuova mobilità del Comune, commenta con soddisfazione il via libera della Prefettura a cinque nuovi autovelox.

Come avete scelto i punti da controllare?

«Non certo in modo casuale. Si tratta di zone in cui abbiamo registrato troppe vittime: parliamo, solo nell'ultimo anno e mezzo, di 4 morti e 171 feriti».

Si tratta di strade che rientrano nella Città 30?

«No. I nuovi velox saranno installati su viali che mantengono il limite dei 50 km/h. Che però, oggi, non viene rispettato. Insomma, sono strade in cui si tende a correre».

I tempi sono molto lunghi.

«Non dipende da noi. Dopo la ri-

chiesta del Comune, è necessaria una lunga e accurata istruttoria da parte della Prefettura e della polizia stradale. Poi, ottenuto il via libera, ci sono i tempi della gara per l'installazione e l'acquisto dei macchinari».

Sono previsti ulteriori velox?

«Al momento no. Se poi valuteremo che altre zone, viste le statistiche sull'incidentalità, ne avranno bisogno, torneremo a fare richiesta alla Prefettura».

Intanto, nonostante le critiche, andate avanti con la Città 30.

«L'ottica della Città 30 è una visione globale della città. Chiediamo ai bolognesi di cambiare il loro modo di guidare. Per arrivare a un traffico più fluido e sicuro. Senza dimenticare una visione più ampia della mobilità, che vede il tram, i nuovi filobus, il Servizio ferroviario metropolitano passante, lo sviluppo della ciclabilità».

In tema di Città 30, i tassisti chiedono che sulle preferenziali il limite resti ai 50. È possibile una correzione?

«Ora partiamo con lo schema Città 30. Una risposta potrebbe essere aumentare il numero delle preferenziali; e migliorare i tempi semaforici».

In altre città, le preferenziali sono rimaste ai 50.

«Servono approfondimenti, anche normativi».

Lei ipotizza l'aumento del numero delle preferenziali. Dove?

«Si potrebbe cominciare facendo una valutazione in zona Fiera. Con il cantiere del tram avviato, è necessario rendere bene accessibili le fiere di autunno. Con le nuove preferenziali si potrebbe partire da lì. Ma siamo aperti al confronto su tutto».

Resta il nodo della carenza dei taxi.

«Il nostro obiettivo è aumentare la presenza dei taxi in città. Può essere con l'aumento delle licenze o con la revisione dei turni - durata, possibili doppie guide o conduzioni famigliari - soprattutto la sera, la notte e nei fine settimana».

CORSIE PREFERENZIALI

«Potremmo prevederne di nuove cominciando dalla zona Fiera»



Valentina Orioli, assessora comunale alla nuova mobilità



Peso: 42%

In arrivo altri dieci autovelox in periferia

di Baldessarro
● a pagina 7

Ok a dieci nuovi autovelox sulle strade a rischio scontri “Ma servono più controlli”

di Giuseppe Baldessarro

Nuovi autovelox in cinque strade della città, dieci apparecchi in tutto, uno per ogni senso di marcia, per tentare di arginare la brutta abitudine a correre in auto su vie in cui il limite è fissato ai 50 orari. La decisione è stata presa dalla Prefettura che ha autorizzato il Comune all'installazione. Si tratta tuttavia di una scelta che non convince tutti. Mauro Sorbi, presidente dell'osservatorio per la sicurezza stradale della Regione Emilia-Romagna, si spiega così: «La sicurezza non si raggiunge con i velox fissi, ma con l'educazione stradale e con più pattuglie a controllare il traffico».

Secondo il programma, gli apparecchi verranno piazzati, uno per direzione, su viale Ilic Uljanov Lenin, viale Sergio Cavina, viale Carlo Berti Pichat, viale Palmiro Togliatti e viale Vittorio Sabena. Con lo stesso provvedimento il prefetto Attilio Visconti ha anche confermato le postazioni già presenti in viale Panzacchi e in via Stalingra-

do. Nei prossimi giorni il Comune avvierà la gara per le postazioni e l'acquisto dei macchinari che entreranno in funzione non prima della primavera del 2024. Le strade individuate dall'amministrazione comunale sono tra quelle con il maggior numero di incidenti (dati 2016-2021).

«I velox - ha detto l'assessora Valentina Orioli - sono uno degli strumenti con cui si vuole moderare la velocità responsabile nella maggior parte dei casi degli incidenti gravi. I punti scelti si trovano in zone della città in cui abbiamo registrato troppe vittime: parliamo, solo nell'ultimo anno e mezzo, di 4 morti e 171 feriti. Con la Città 30 vogliamo invertire questa tendenza e rendere le strade di Bologna sicure, vivibili e accessibili per tutti».

Qualche perplessità l'ha appunto sollevata Sorbi: «I velox purtroppo non bastano». Il presidente dell'Osservatorio prende ad esempio i dati relativi a viale Panzacchi e via Stalingrado, dove gli apparecchi fissi sono in funzione dal 2016:

«Le statistiche Istat ci dicono che il numero degli incidenti e quello dei feriti è rimasto sostanzialmente identico e in alcuni anni è persino aumentato. Tra l'altro dove ci sono i velox crescono, ad esempio, i tamponamenti». Secondo Sorbi la soluzione è quindi un'altra: «Servono più agenti e pattuglie in strada, soprattutto in alcune fasce orarie. Se poi li si vogliono usare, allora i velox più utili come deterrente sono quelli mobili e non fissi». Il presidente dell'osservatorio ricorda inoltre che le statistiche da tenere in considerazione sono soprattutto quelle «relative alle strade delle altre città dell'area metropolitana dove si conta il maggior numero di incidenti gravi e di vittime in rapporto al numero di abitanti».

Non verranno installati
lungo le vie in zona 30.
Sorbi (Regione):
“L'occhio elettronico
da solo non basta”



Peso: 1-1%, 7-34%



Gli scatti

Sopra l'impianto di controllo in via Stalingrado. A fianco il prefetto Visconti, che ha dato il via libera alle nuove colonnine: spunteranno sui viali Lenin, Cavina, Berti Pichat, Togliatti e Sabena dopo l'avvio della gara, nella primavera 2024



Peso:1-1%,7-34%

Il provvedimento La prefettura autorizza l'installazione, saranno operativi dalla prossima primavera. Sono i punti con più incidenti

Via libera a cinque nuovi autovelox

Apparecchi in via Lenin, Sergio Cavina, Carlo Berti Pichat, Togliatti e viale Sebena

Con l'approvazione appena arrivata da parte della Prefettura, il Comune di Bologna ha annunciato cinque nuove postazioni per il controllo della velocità con velox su entrambi i sensi di marcia delle strade interessate: i viali Lenin, Cavina, Berti Pichat, Togliatti e Sabena. Dunque, dieci apparecchi fissi che entreranno in funzione nella primavera del 2024, quando anche i limiti di 30 chilometri orari saranno a pieno regime. A essere interessate dall'arrivo dei nuovi velox

saranno strade dal limite a 50 all'ora individuate per l'elevata incidentalità negli ultimi sei o sette anni. «Nei punti scelti ci sono state troppe vittime», spiega l'assessore Orioli.

a pagina 5 **Nannetti**

Arriveranno cinque nuovi autovelox

Orioli: in quei punti troppi morti e feriti

Via libera dalla prefettura ai vigili elettronici nei viali Togliatti, Lenin, Pichat, Cavina e Sabena. Ora la gara per l'acquisto

La visione è la stessa con cui l'amministrazione è arrivata a promuovere e ad avviare la Città 30: rendere più sicure e vivibili le strade di Bologna, ridurre gli incidenti gravi e azzerare le troppe vittime, molto spesso causate dal contributo dell'eccesso di velocità. È così che, con l'approvazione appena arrivata da parte della Prefettura, il Comune di Bologna ha annunciato cinque nuove postazioni per il controllo della velocità con velox su entrambi i sensi di marcia delle strade interessate: viale Illic Uljanov Lenin (all'altezza del civico 21 sullo spartitraffico), viale Sergio Cavina (in prossimità del civico 5 per gli accertamenti in direzione rotonda Decorati al Valor Militare e del civico 4 per quelli in senso opposto), viale Carlo Berti Pichat (al civico 1 per chi va verso porta Mascarella e al civico 4 per l'altra direzione), viale Palmiro Togliatti (sullo spartitraffico centrale) e viale Vittorio Sabena (sia per chi procede verso la rotonda Granatieri di Sardegna, sia per chi nel senso opposto si immette nella roton-

da 35° Reggimento Fanteria Pistoia).

Dunque, dieci apparecchi fissi che entreranno in funzione nella primavera del 2024, quando anche i limiti

di 30 chilometri orari — con le eventuali modifiche che andranno a definirsi da qui ai prossimi mesi in seguito ai confronti già partiti — saranno a pieno regime. A essere interessate dall'arrivo dei nuovi velox, così come preannunciato fin dalla vigilia dell'avvio della Città 30 dal sindaco, Matteo Lepore, saranno quindi vie dal limite a 50 all'ora — le strade ai 30 dovrebbero essere interessate da altri tipi di controlli, a partire da gennaio — individuate per l'elevata incidentalità negli ultimi sei o sette anni.

«I velox sono uno degli strumenti con cui l'amministrazione vuole moderare la velocità, responsabile nella maggior parte dei casi degli incidenti gravi — ha sottolineato l'assessora alla nuova Mobilità, Valentina Orioli —. I punti scelti per l'installazione non sono casuali: si tratta di zone della città in

cui abbiamo registrato troppe vittime: parliamo, solo nell'ultimo anno e mezzo, di quattro morti e 171 feriti». Tra il 2022 e i primi mesi del 2023, per esempio, in viale Togliatti si sono registrati complessivamente 100 incidenti, con 81 persone ferite e una vittima. I 17 incidenti verificatisi in viale Cavina nello stesso periodo, invece, sono costati la vita a tre persone, alle quali si sommano le 14 rimaste ferite. E poi, ancora, 37 incidenti e 41 feriti in viale Lenin, un'altra ventina di

incidenti ciascuno con 17 e 18 feriti rispettivamente in viale Berti Pichat e Sabena. «Con la Città 30 vogliamo invertire questa tendenza e rendere le strade di Bologna sicure, vivibili e accessibili per tutti», ha aggiunto Orioli, tanto per pedoni e ciclisti, ma anche per gli automobilisti stessi.

E questi dati sono in conti-



nuità con quanto successo anche dal 2016 al 2021, cinque anni durante i quali le strade individuate per i nuovi velox si sono dimostrate tra quelle con il valore più alto di densità di incidentalità (ovvero il rapporto tra il numero di incidenti causati da velocità non adeguata in riferimento all'art. 141 del Codice della Strada e la lunghezza della via in chilometri): 308 nel solo semi-anello nord dei viali di circonvallazione, altri 87 in viale Togliatti, 71 in viale Lenin, 31 in viale Sabena e 17 in viale Cavina. Con lo stesso provvedimento con il quale la Prefettura ha dato il via a queste cinque nuove postazioni, per le quali il Comune avvierà ora la gara per la loro instal-

lazione e per l'acquisto dei macchinari, sono anche state confermate altre due postazioni per quattro velox totali già presenti, cioè quelli di viale Panzacchi e di via Stalingrado (per entrambi i sensi di marcia appunto).

Non sarà difficile immaginare come l'annuncio di questi nuovi velox sulle strade bolognesi possa dare presto nuova forza e un ingrediente in più al dibattito su chi è a favore e chi è contro la Città 30, non poco osteggiata e già frutto di parecchi tavoli di confronto tra associazioni di categoria e realtà metropolitane in virtù della disponibilità al confronto e a eventuali modifiche da parte dell'amministrazione stessa. Uno dei punti critici rilevati,

come dimostrato anche da alcune delle lettere arrivate al *Corriere di Bologna* nelle settimane scorse, è proprio quello dei controlli e la capacità di far rispettare i limiti di velocità, oggi come in futuro. La risposta indiretta il Comune l'ha così voluta dare.

Per i consiglieri comunali di Fratelli d'Italia la giunta Lepore «ancora una volta opta per la via semplice, fare cassa con i velox, piuttosto che intervenire con rotonde, dossi rallentatori o altri interventi di sicurezza dove lo chiedono espressamente i cittadini».

Federica Nannetti

L'assessore Orioli
I punti scelti non sono casuali: solo nell'ultimo anno e mezzo ci sono stati 4 morti e 171 feriti

Da sapere

- La Prefettura ha dato il via libera a 5 nuovi velox, confermando anche le due postazioni già autorizzate, vale a dire quelle in viale Panzacchi e via Stalingrado

- Nelle nuove postazioni saranno collocati 10 apparecchi fissi di controllo della velocità, l'obiettivo del Comune è ridurre il numero di incidenti

37 incidenti

Quelli che si sono verificati nell'ultimo anno e mezzo in viale Lenin, con 41 feriti

3 morti

Nell'ultimo anno e mezzo in viale Cavina dove ci sono stati 17 incidenti, con 14 feriti

81 feriti

Sono quelli dei 100 incidenti che si sono verificati in viale Togliatti, con 1 morto



«Meno incidenti?
Servono più vigili
e non solo i velox»

Raschi a pagina 5



SORBI (OSSERVATORIO)

Sorbi e i nuovi velox

«Non fanno diminuire il numero di incidenti Servono vigili in strada»

Parla il presidente dell'Osservatorio regionale sulla sicurezza:

«La dimostrazione è la sperimentazione fatta a inizio anno

Con le pattuglie sul territorio le collisioni sono calate del 60%»

«**Gli autovelox** non fanno diminuire gli incidenti, perché appena passata la torretta le persone accelerano nuovamente. Quello che serve è la prevenzione, non la repressione: occorrono vigili sul territorio». La riflessione è di Mauro Sorbi, presidente dell'Osservatorio regionale sulla sicurezza stradale, che ha analizzato, assieme ai tecnici, i dati relativi agli autovelox che sono già installati da diversi anni (dal 2016) su via Stalingrado e viale Panzacchi.

«Se si osservano i numeri dei sinistri che si sono verificati dopo il 2016, lasciando perdere gli anni del Covid con il lockdown, si può vedere che la discesa non è così rilevante – afferma Sorbi –. Su viale Panzacchi, per esem-

pio, sono stati nove nel 2012 e otto nel 2019. Su via Stalingrado si sono verificati 48 incidenti nel 2012 e 41 nel 2019. Per quanto riguarda poi le vittime degli incidenti si vede che la maggior parte avviene sulle strade provinciali e non in città. E c'è un dato incontrovertibile, tra l'altro fornito dall'amministrazione comunale e riguarda la sperimentazione effettuata a inizio anno».

Tale sperimentazione, come ricorda il presidente, è iniziata il 15 gennaio fino al 28 febbraio ed ha visto un numero maggiore di agenti della polizia locale sul territorio, ai fini del controllo e della prevenzione. «Sa di quanto sono diminuiti gli incidenti? Del 60 per cento – sottoli-

nea –. Questo vuol dire che la presenza fisica dell'agente, della pattuglia serve da deterrente, quindi da prevenzione senza per forza punire con multe. Il mio parere è che questa sia la strada».

Altro capitolo sul quale avanza alcune considerazioni il presidente dell'Osservatorio, è il limite dei 30 chilometri orari in città. «Questi cinque nuovi autove-



Peso: 25-1%, 29-58%

loxx che sono stati annunciati, con avvio dal 2024, guardando la collocazione anche attraverso la cartina del vostro giornale, sembrano più un modo per abituare le persone alla Città 30: prima il limite dei 70, poi i 50 e infine i 30. E anche qui si possono dire tante cose, ma facendo le opportune valutazioni e confronti – afferma Sorbi –. Si parla dell'esempio di Valencia, una città che ha inserito il limite dei 30 ma che offre una serie di alternative alla mobilità privata che Bologna non ha. Nella città spagnola ci sono cinque linee di

metropolitana e quattro di tram con una frequenza delle corse che si misura in pochi minuti l'una dall'altra. Se si vuole inserire i limiti dei 30 orari per far sì che i cittadini lascino a casa l'auto, bisogna dare alternative valide, senza contare che, come è già stato rilevato anche da molte categorie per artigiani, trasportatori è veramente complicato osservare i 30 orari. Come lo è anche per i cittadini che dovranno rivedere tutti i tempi di organizzazione familiare, cosa niente affatto semplice. Pensiamo a tutte le persone che devono portare i figli a scuola e poi

andare al lavoro».

Le soluzioni non sono semplici, ammette il presidente: «Intanto credo fosse meglio iniziare con una grossa campagna di informazione molto prima e non a ridosso dell'estate con settembre alle porte, quando tutto ripartirà al massimo. Tutto questo sta creando un grande nervosismo in coloro che guidano mezzi in città: non è un caso che siano aumentate moltissimo le liti stradali».

Monica Raschi

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Per quanto riguarda poi le vittime, il numero maggiore avviene negli scontri sulle vie provinciali

Dove saranno collocati

Da viale Lenin a Togliatti

Al via in primavera

Il Comune deve avviare la gara per l'installazione delle nuove postazioni e l'acquisto dei macchinari. Si stima che i nuovi velox «entreranno in funzione non prima della primavera del 2024». Saranno collocati nei seguenti viali della città: Lenin, Cavina, Berti Pichat, Togliatti e Sabena. Il limite da rispettare sarà di 50 km/h. Confermate anche le postazioni attive dal 2016 e cioè quelle su via Stalingrado e viale Panzacchi



L'autovelox collocato dal 2016 in viale Panzacchi. Nel riquadro: Mauro Sorbi



Peso: 25-1%, 29-58%