

**Sicurezza** | La prevenzione

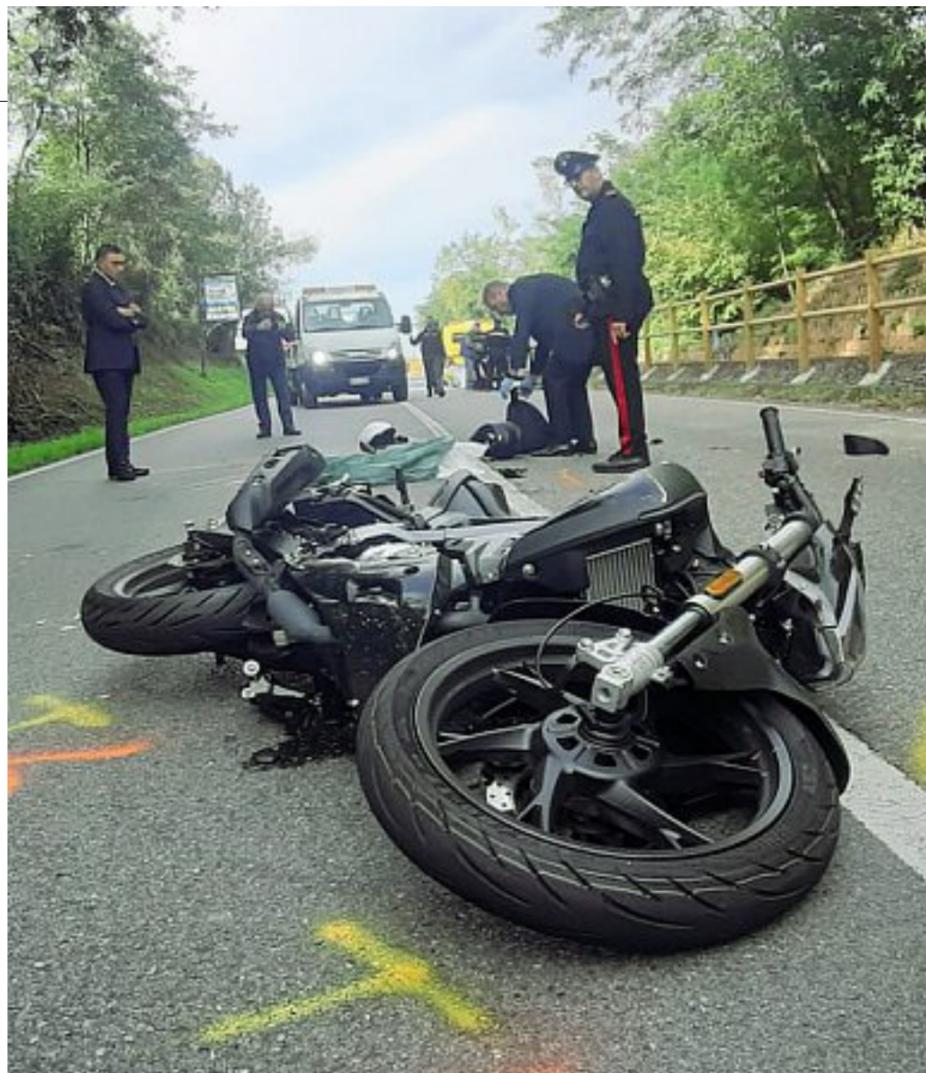
# Sangue sulle strade, l'anno nero dei centauri: 17 morti

## Mai così dal Duemila

Cifre choc al convegno di «Ragazzi on the Road»

Più che le lezioni teoriche, spesso, per sensibilizzare i ragazzi risultano utili le esperienze a contatto diretto con la realtà. Così nel 2007, per renderli più consapevoli dei pericoli che si corrono in strada, nacque «Ragazzi On the Road», progetto che domani al Centro Congressi Giovanni XXIII festeggerà i 15 anni di storia. Autorità, istituzioni, forze dell'ordine e soccorritori incontreranno una delegazione degli oltre 800 ragazzi che vi hanno aderito nel tempo. Il progetto socio-educativo è nato da un'idea

del giornalista Alessandro Invernici, oggi vicepresidente dell'associazione (presieduta da Egidio Provenzi), condivisa con l'agente di Polizia locale Giuseppe Fuschino. «On the Road» coinvolge giovani dai 16 ai 20 anni, dando loro modo di affiancare forze dell'ordine e soccorritori nell'attività quotidiana, grazie anche all'adesione di oltre 80 Comuni lombardi. Durante l'evento verranno donati 5 defibrillatori ad altrettante istituzioni, grazie al contributo della Fondazione Credito Bergamasco. (f.r.)



di **Federico Rota**

Sono 39 le persone morte dall'inizio dell'anno sulle strade bergamasche dopo essere rimaste coinvolte in incidenti stradali. Tra le vittime 17 erano motociclisti. Si tratta del 44% degli incidenti mortali, la percentuale più alta registrata dal 2000. Ma tra chi ha perso la vita ci sono anche 11 pedoni rimasti investiti, 7 automobilisti e 4 ciclisti. Tre anni fa, nel 2019, quando sulla mobilità non pesavano particolari limitazioni agli spostamenti, sulle strade della provincia si erano registrati 50 scontri mortali. Nel 2021 invece, anno in cui erano ancora presenti (pur parzialmente) restrizioni anti-Covid, le vittime erano state 31.

«Le possibili cause sono molteplici» osserva Valerio Bettoni, presidente dell'Acì di Bergamo, ritenendo che non si possa inquadrare il fenomeno dell'incidentalità prendendo in considerazione solamente il mancato rispetto delle norme. «Gli incidenti dipendono da tanti aspetti differenti - aggiunge -, dalla tenuta e manutenzione delle strade, al comportamento di ognuno. Non a caso promuoviamo sul territorio corsi che riguardano sia l'educazione, sia la sicurezza stradale». A titolo esemplificativo: le giornate di formazione per gli studenti delle scuole superiori nella sede cittadina dell'Acì dove possono salire a bordo di un simulatore di guida, ma anche il progetto TrasportAcì dedicato agli alunni delle scuole elementari per spiegare le regole dell'attraversamento pedonale, della circolazione in bicicletta.

Rispetto agli ultimi vent'anni, però, risulta in calo la percentuale di vittime comprese nella fascia d'età che va dai 18 ai 30 anni. Una media che adesso è pari al 21%, mentre in passato si aggirava attorno al 30%. Resta invece stabile al 5% il tasso di adolescenti tra i 14 e i 17 anni che hanno perso la vita in un incidente. «Ciò che abbiamo imparato è che non bisogna mai sottovalutare la strada, ma essere sempre prudenti e ri-

**39**

le vittime di incidenti stradali da gennaio 2022

**21%**

delle vittime ha un'età compresa fra i 18 e i 30 anni



spettosi delle norme», commenta Alessandro Invernici, giornalista ideatore del format e vicepresidente dell'associazione Ragazzi on the Road. Un progetto socio-educativo nato a Bergamo per infondere nei giovani la consapevolezza dei rischi e delle conseguenze che si corrono sulle strade e che domani, al Centro Congressi, festeggerà i

15 anni di storia. «Osservare con i propri occhi la realtà ha una valenza fortemente educativa, con l'auspicio che certi episodi non si verifichino più — spiega Invernici —. Ciò che più resta impresso nella memoria dei ragazzi quando hanno l'occasione di affiancare nei turni e negli scenari reali la polizia locale, le forze dell'ordine ma soprattutto i

In prima linea I «Ragazzi on the road» (a destra) coinvolge giovani dai 16 ai 20 anni, dando loro modo di affiancare le forze dell'ordine e gli operatori del 118 nell'attività quotidiana, dai soccorsi negli incidenti stradali, al rilevamento della velocità

soccorritori non sono tanto i rilievi di un incidente, quanto il momento dei soccorsi veri e propri. Questi dati raccontano ancora, purtroppo, di una situazione da codice rosso. Il giorno in cui potremo dire di aver raggiunto il nostro obiettivo sarà quando nessuno resterà più vittima di un incidente stradale». Per Invernici, inoltre, sono necessarie regole che mettano ordine alla circolazione di monopattini elettrici e biciclette: «Nel nostro piccolo chiederemo con forza che ciò avvenga. Basterebbe veramente poco: già apporre le targhe a questi mezzi e assicurarli sarebbe un traguardo importante. E poi servono corsi per il loro utilizzo».

Di mobilità parla anche la 29esima edizione di Ecosistema Urbano, il rapporto stilato da Legambiente, in collaborazione con Ambiente Italia e Il Sole 24 Ore, che esamina le performance ambientali di 105 capoluoghi di provincia

secondo differenti parametri. Dai dati raccolti (relativi al 2021) Bergamo è al 55° posto della classifica generale. Un piazzamento condizionato dalle rilevazioni sull'incidentalità stradale (ossia il numero di morti e feriti diviso 1.000 abitanti), secondo cui Bergamo è la città peggiore in Italia. L'indicatore però, spiega l'assessore alla Mobilità Stefano Zenoni, sarebbe falsato dalla modalità con cui viene registrato: «La Polizia locale esegue più rilievi di qualunque altra città, non solo in termini di proporzione, ma anche in termini assoluti. Inoltre, nel momento in cui gli agenti rilevano un incidente dove non si è fatta la constatazione amichevole, questo viene classificato come "incidente con feriti", anche se le persone coinvolte non sono state portate in pronto soccorso. Il risultato finale è un'anomalia statistica che ci penalizza».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Le Zone 30 dividono. Ma Aribi le promuove

La Lega: «Altri imbuti». La lista civica: «Come controllarle?». Ratti: «Ora farle rispettare»



Santa Lucia Uno dei quartieri con le nuove Zone 30

Zone 30 sì, oppure no? Non tutti hanno apprezzato la decisione del Comune di Bergamo di allargare il perimetro delle limitazioni alla velocità anche ai quartieri di Santa Lucia, di Borgo San Leonardo e nella porzione a sud di San Paolo, vicino al centro commerciale Conad.

Una scelta che deriva da un ordine del giorno firmato dal capigruppo di maggioranza, approvato dal Consiglio comunale a giugno del 2020 e che si pone l'obiettivo d'includere in un'unica grande Zona 30 fino all'80% delle strade interne alle zone residenziali (escludendo, quindi, i percorsi di attraversamento o di grande scorrimento). Tra coloro che hanno dichiarato esplicitamente il proprio disappunto c'è il consigliere comunale della Lega Alberto Ribolla, che su Facebook ha definito l'obiettivo seguito dall'Amministrazione come

«una visione ideologica della mobilità», con il rischio di creare «a Bergamo altri imbuti oltre a quelli già presenti». Al contrario, è sua opinione che le Zone 30 si debbano creare «dove utili e necessarie», ad esempio vicino a scuole o parchi.

Chi non contesta la scelta di ampliare le Zone 30 è Luca Nosari, eletto all'opposizione nella lista civica Bergamo Ideale. Nosari, però, è incerto sull'effettiva possibilità di controllo delle limitazioni su una porzione così ampia di territorio. E per chiarire il suo dubbio ha scritto un'interrogazione al Comune.

«Ad oggi è tutto delegato al senso civico degli automobilisti — dice —. Sono d'accordo nel creare Zone 30 in prossimità di luoghi sensibili. Vorrei sapere in che modo, concretamente, l'Amministrazione abbia intenzione di controllare eventuali violazioni».



Riducono incidenti e smog, il mondo va in questa direzione

**Stefano Zenoni**  
assessore mobilità

Chi promuove a pieni voti l'iniziativa, invece, è Claudia Ratti, presidente di Aribi, l'associazione per il rilancio della bicicletta: «Mi pare una proposta saggia, anzi mi auguro che le Zone 30 possano essere introdotte in tutta la città. Sono la risposta più democratica per permettere ai ciclisti di convivere in sicurezza con le auto sulla strada. Ma perché siano efficaci le regole devono essere fatte rispettare».

Per l'assessore alla Mobilità Stefano Zenoni l'ampliamento delle Zone 30 è una tendenza riscontrabile ormai in altre città d'Italia ed Europa, per «ridurre gli incidenti, tutelare ciclisti e pedoni e allo stesso tempo ridurre le emissioni d'inquinanti. Il mondo intero si sta muovendo in questa direzione, non capisco come si possa ancora affrontare questo tema in toni polemic».

**F. R.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA