

Scritto da Administrator

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">20</div><div id = "month">Agosto</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">20</div><div id = "month">Agosto</div></div>

---

Il Presidente dell'ASAPS, Giordano Biserni, commenta i dati relativi agli incidenti stradali verificatisi nel corso del 2019.



L'ASAPS, Associazione Sostenitori e Amici Polizia Stradale, con il suo Presidente Giordano Biserni, nel prendere visione dei dati comunicati oggi da ACI-ISTAT sui sinistri stradali nell'anno 2019, evidenzia come “il **calo** sia inferiore rispetto ad altri Paesi Europei, con l'Italia nella parte medio-bassa della classifica europea (16° posto su 28), e se da una parte siamo felici del calo relativo ai **decessi** con un quasi meno 5%, ci preoccupano i dati sul numero complessivo dei sinistri rilevati dagli organi di

### **polizia stradale**

, che diminuisce rispetto al 2018 solo dello 0,2% (1 sinistro al giorno in meno sui 370 rilevati giornalmente, un nulla), sulle cause principali come il “virus stradale” della distrazione da cellulare alla guida, e soprattutto per l'uso della

### **messaggistica**

che diventa come una droga, facendo distogliere lo sguardo dalla strada.

Allora proprio questa diminuzione di morti dovrebbe spingere il Governo ad adottare subito un provvedimento che imponga la **sospensione della patente** alla prima violazione, siamo certi che il calo di incidenti sarebbe a due cifre, considerato che ben il 15% dei sinistri in totale ha

## Bilancio incidenti stradali 2019

Scritto da Administrator

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">20</div><div id = "month">Agosto</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">20</div><div id = "month">Agosto</div></div> - Prescupione come causa di decesso alla guida. Preoccupano anche i dati sulle mancate precedenza (quasi il 14%) e sulla velocità (quasi il 10%) e su questo occorre riflettere sulle tante battaglie in corso per contrastare i controlli con autovelox e telelaser.

Per quanto attiene l'utenza debole, l'aumento del 15% dei **ciclisti** deceduti su strada, deve far riflettere su nuove regole, che vanno introdotte subito proprio a tutela di coloro che scelgono una mobilità dolce e che non inquina, ma che nasconde rischi impressionanti, considerato che nel 2019 sono morti un numero di ciclisti pari ad una volta e mezzo i partecipanti al Giro d'Italia. Non ci sono dati sulla micromobilità elettrica ma temiamo un aumento di feriti con l'equiparazione dei monopattini ai velocipedisti. Sui

### **motociclisti**

poi i nostri allarmi della scorsa estate, sono confermati dal continuo aumento registrato negli ultimi 5 anni.

La consistente diminuzione dei decessi tra i **pedoni** è un fattore importante, derivato forse dai maggiori controlli nelle aree urbane e dal miglioramento in molte città degli attraversamenti pedonali, accompagnato da maggiori tecnologie sui veicoli che impediscono gli investimenti. I pedoni però provocano il 3% dei sinistri in totale, anche qui spesso perché inosservanti di attraversamenti semaforici o in attraversamento fuori dalle strisce o con lo sguardo sul cellulare.

Positivi i dati sulle autostrade, anche se nel 2018 avevano pesato in modo drammatico i 43 morti nel crollo del **Ponte Morandi** a Genova, e qui la riaccensione dei **sistemi Tutor** avvenuta nel 2019 è la dimostrazione che i controlli sulla velocità, effettuati in modo sistematico, permettono di ottenere risultati fondamentali.

Calano del 5% i decessi nei centri urbani mentre l'indice di mortalità è più elevato sulle strade extraurbane. ISTAT conferma che i **mesi estivi** sono quelli più a rischio, come quelli che accadono dopo le quattro del mattino, quando spesso le condizioni psicofisiche dei conducenti non sono idonee per mettersi al volante e i controlli delle forze dell'ordine davanti ai luoghi della movida potranno solo aiutare a diminuire le tragedie.

I dati parziali su alcol e droga ci fanno comprendere come i due fenomeni permangano in modo stabile tra le cause di sinistro, nonostante siano divenute aggravanti nel 2016 per i reati di omicidio stradale e lesioni stradali.

## Bilancio incidenti stradali 2019

Scritto da Administrator

<div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">20</div><div id = "month">Agosto</div></div> - Ultimo aggiornamento <div id = "calendar-container"><div id = "year">2020</div> <div id = "day">20</div><div id = "month">Agosto</div></div>

---

ASAPS chiede perciò al Governo e al Parlamento una immediata ripresa dei lavori per la riforma del **Codice della Strada**, anche con un decreto-legge per introdurre norme più severe per la distrazione, il potenziamento dei controlli su strada con le divise e non solo con le tecnologie, in modo particolare sulle strade extraurbane e una generale semplificazione delle attuali norme amministrative che hanno quasi 40 anni, perché introdotte nel lontano 1992, quando la mobilità era totalmente diversa", conclude Giordano Biserni Presidente ASAPS.

Articolo di Giordano Biserni tratto dal TN 4/2020 anno XXII

© TN Trasportonotizie - Riproduzione riservata



Per chi è diretto verso Ancona o Padova da Firenze, deve uscire a Bologna Casalecchio seguire l'asse attrezzato per Bologna, con rientro all' entrata n.4 della tangenziale.

Per le provenienze da Padova e Ancona con direzione di Firenze, uscire a Bologna Borgo Panigale, prima uscita per Bologna centro, con rientro all'entrata 2 tangenziale.