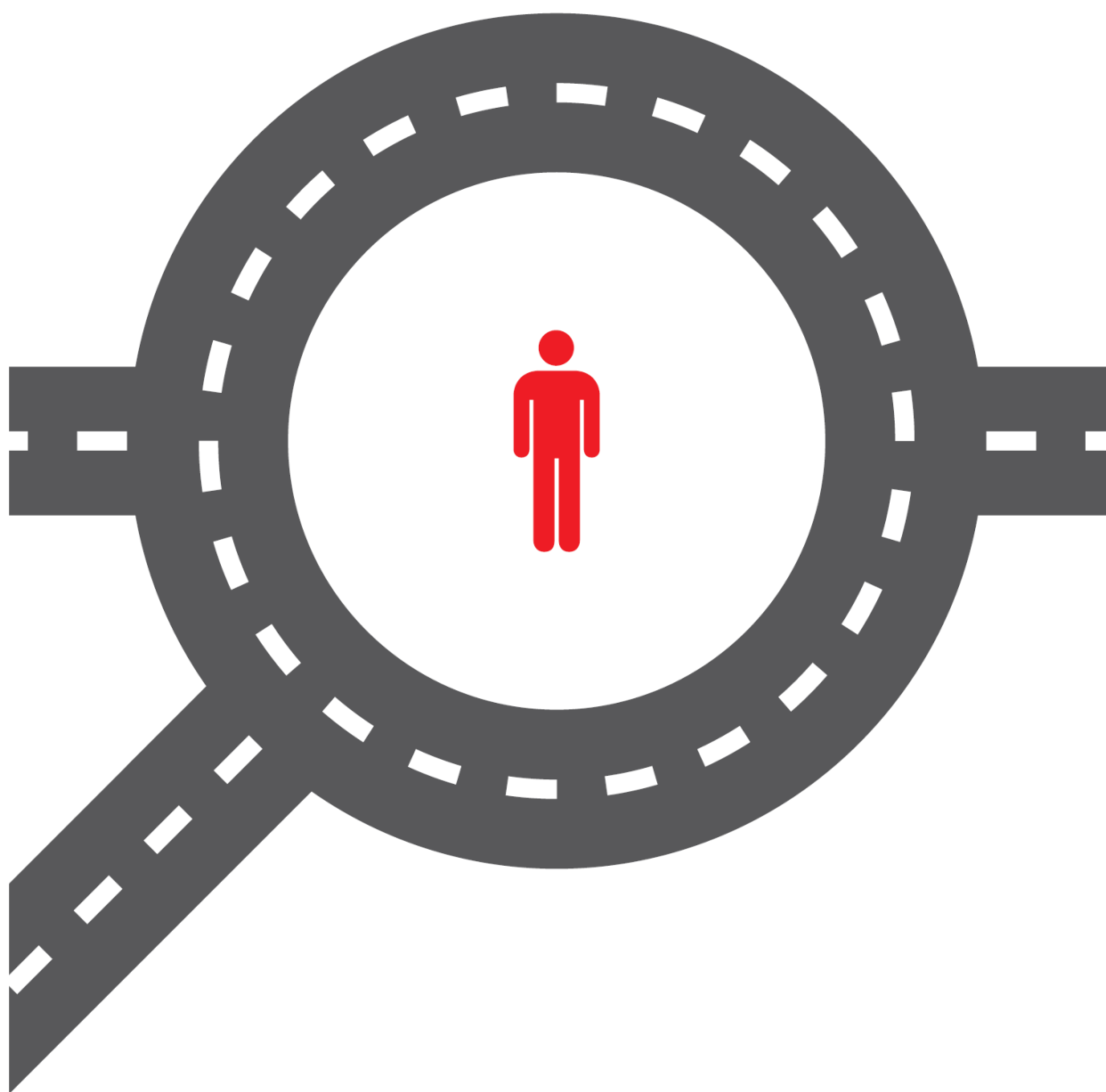


Incidenti stradali nel comune di Cesena dal 1998 al 2020



indice

- 4. Presentazione della ricerca

- 5. **Capitolo 01: i dati generali** degli incidenti stradali nel comune di Cesena dal 1998 al 2020

- 30. **Capitolo 02: i dati specifici** degli incidenti stradali nel comune di Cesena dal 1998 al 2020

- 49. **Capitolo 03: i casi particolari** delle strade più incidentate

- 53. **Conclusioni**

Presentazione della ricerca

La ricerca e l'elaborazione dei dati sugli incidenti stradali avvenuti nel Comune di Cesena dal 1998 al 2020 (l'analisi proseguirà nei prossimi anni), è un lavoro di particolare impegno per l'Amministrazione perché di fatto questi dati non sono disponibili nella dimensione del territorio comunale e nella specificità di uno studio dettagliato e motivato che non sia solo statistica, **ma un fondamentale strumento per conoscere, capire e indicare le scelte prioritarie e motivate per ridurre le possibili inefficienze strutturali, funzionali e comportamentali che concorrono a determinare l'incidentalità stradale.**

Il progetto di rilievo, georeferenziazione ed elaborazione delle statistiche relative agli incidenti stradali avvenuti nel territorio di Cesena è partito nel 2005, **dall'irrinunciabile esigenza di fornire un quadro conoscitivo certo e dettagliato a servizio della pianificazione delle politiche per la sicurezza stradale.**

La fase preliminare del progetto è stata quella di individuare le informazioni fondamentali da reperire (abbiamo studiato un'apposita scheda di rilievo dei dati non sensibili), e la realizzazione di un apposito software grazie al quale aggregare in modo uniforme tutti i dati delle forze dell'ordine coinvolte (Polizia Locale, Polizia Stradale e Carabinieri).

I dati della Polizia Locale sono stati reperiti direttamente dagli archivi interni del Settore, opportunamente analizzati, normalizzati ed elaborati.

I dati della Polizia Stradale e dei Carabinieri sono stati reperiti, grazie alla loro preziosa collaborazione, tramite la ricerca nei rispettivi archivi e inserimento all'interno del nostro software di gestione.

I dati presi in considerazione per ogni incidente sono:

1. data, ora, luogo (fondamentale per la georeferenziazione del territorio), fondo stradale, condizioni atmosferiche;
2. veicoli coinvolti negli incidenti, e per ciascun veicolo i dati relativi al conducente: sesso, età e condizioni fisiche (non ferito/ferito/deceduto);
3. infrazioni, cause;
4. i passeggeri, rilevando il sesso, età e condizioni fisiche (non ferito/ferito/deceduto).

La fase successiva al reperimento dei dati è stata quella di georeferenziare gli incidenti e di elaborare apposite statistiche, fornendo un quadro interpretativo ben preciso sull'incidentalità a Cesena.

La georeferenziazione degli incidenti, tramite strumenti GIS, costituisce forse l'aspetto più innovativo del progetto e certamente fondamentale per uno studio mirato delle iniziative realizzate e/o realizzabili in futuro.

La georeferenziazione consiste nella rappresentazione puntuale sulla mappa del luogo in cui è avvenuto ogni singolo incidente (**anche quelli con solo danni**), associando contestualmente tutti i dati reperiti in modo da individuare i punti critici sul territorio ed avere indicazioni sugli incidenti avvenuti.

I dati riportati in questa pubblicazione sono:

- la lettura generale dell'incidentalità sull'intero territorio comunale, suddivisa con diverse statistiche
- la conoscenza di dettaglio sull'incidentalità in ogni singola strada, intersezione e quartiere, che costituisce l'informazione più operativa e concreta per valutare gli interventi puntuali e raggiungere l'effettiva e documentata riduzione degli incidenti in ogni singolo luogo.

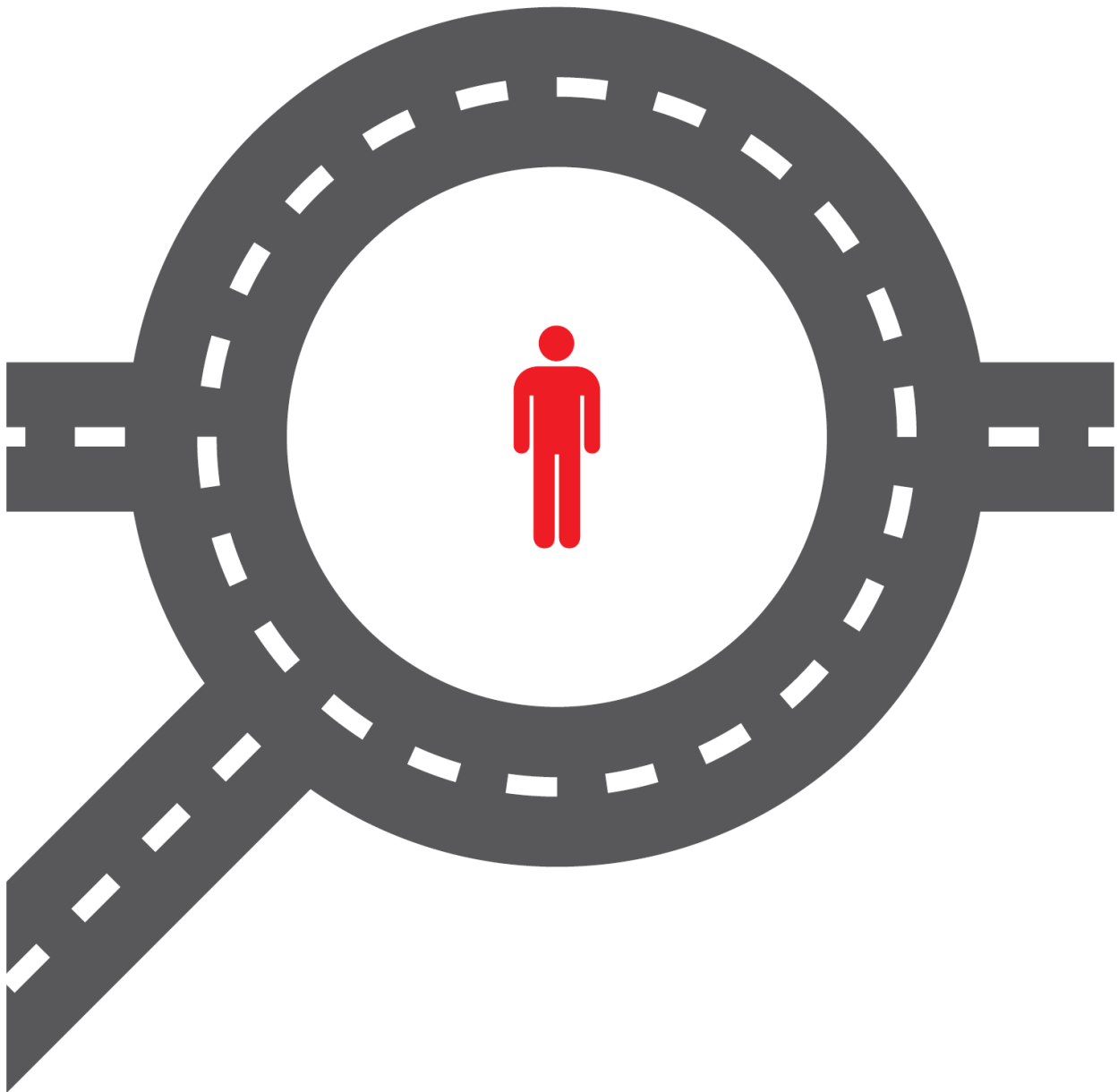
Questi dati puntuali non li abbiamo inseriti in questa già ricca pubblicazione (a parte un sintetico rilievo sulle dieci strade e le dieci intersezioni più incidentate), ma sono costantemente **utilizzati in particolare nei "piani della sicurezza stradale di quartiere"**, come avvenuto nei numerosi progetti e interventi che hanno riqualificato e messo in sicurezza le vecchie strade ormai di tutti i quartieri del territorio comunale.

La lettura dei dati sull'incidentalità deve essere ancora più dettagliata e minuziosa sulle cause, sui comportamenti degli utenti, sullo stato delle strutture e funzioni delle strade, per raggiungere il nuovo obiettivo di ridurre morti e feriti del 50% entro il 2020, e, in alcuni casi, anche il più difficile ma **doveroso obiettivo di "incidenti zero", soprattutto nelle cosiddette "zone residenziali-zone30"**.

Infine, e anche questo **è un punto innovativo**, tutte le statistiche e le mappe sono disponibili per la consultazione e il download nel sito open data dell'Unione valle del Savio (dati.unionevallesavio.it).

Servizio Mobilità, Servizio SIT – Statistica

I dati generali degli incidenti stradali nel comune di cesena dal 1998 al 2020



nota per il lettore:

le somme totali delle varie tabelle possono essere differenti perché ogni tipologia di informazioni raccolte per il singolo incidente (gravità, età, sesso, luogo, orari, giorno, mese, infrazione) non sempre è stato trascritto o indicata in modo leggibile sul documento originale di rilevamento dell'incidente.

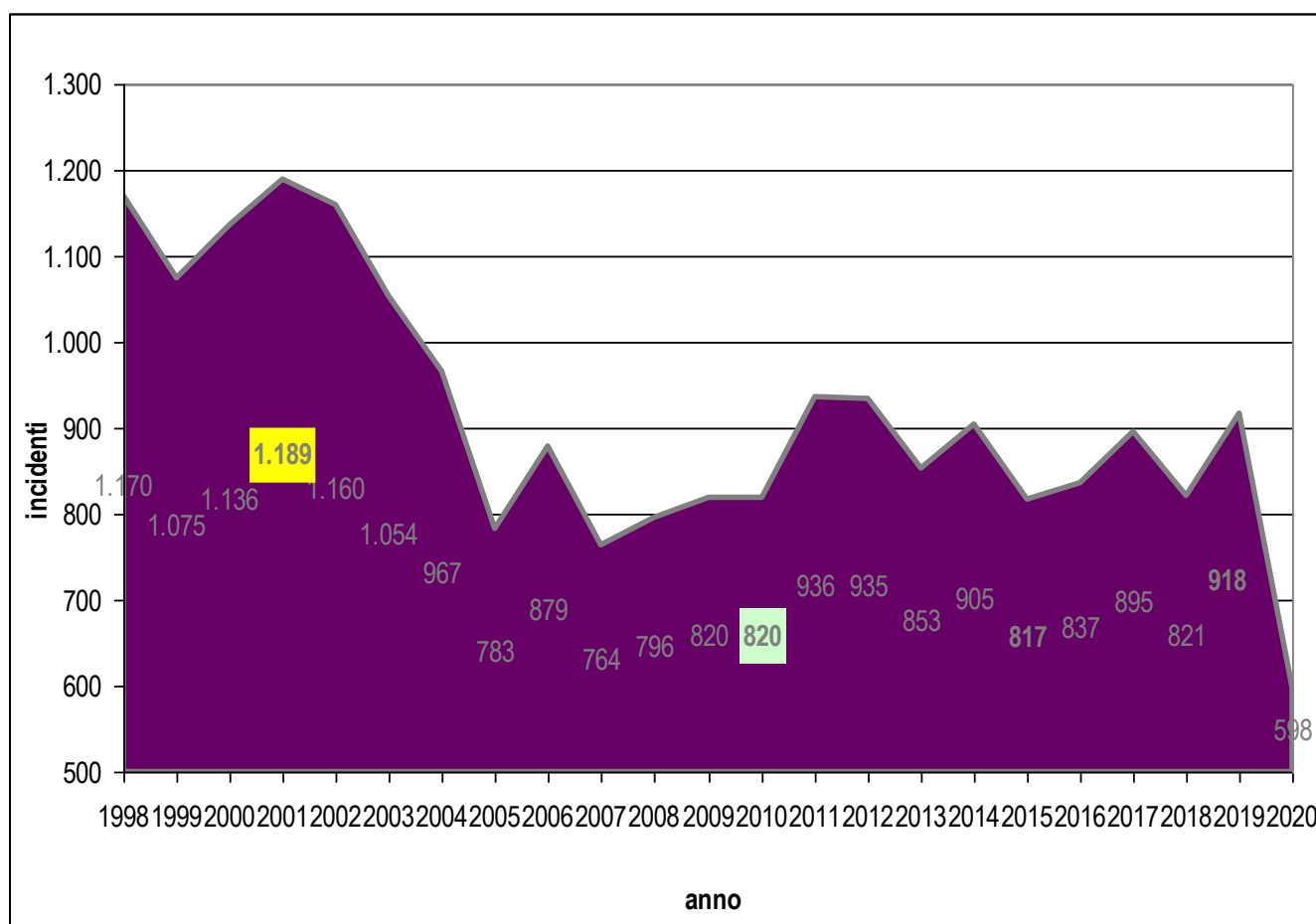
Incidenti distinti per anno

nota: sono evidenziati gli **anni 2001 e 2010** in quanto anni base utilizzati nelle analisi nazionali ed europee

tabella 1.01 incidenti distinti per anno con percentuale di variazione

tabella 1.01 - incidenti distinti per anno con percentuali di variazione				
anno	totale	variazione rispetto anno base 2001	variazione rispetto anno base 2010	variazione % su anno precedente
1998	1.170	-1,60%	42,68%	
1999	1.075	-9,59%	31,10%	-8,12%
2000	1.136	-4,46%	38,54%	5,67%
2001	1.189	0,00%	45,00%	4,67%
2002	1.160	-2,44%	41,46%	-2,44%
2003	1.054	-11,35%	28,54%	-9,14%
2004	967	-18,67%	17,93%	-8,25%
2005	783	-34,15%	-4,51%	-19,03%
2006	879	-26,07%	7,20%	12,26%
2007	764	-35,74%	-6,83%	-13,08%
2008	796	-33,05%	-2,93%	4,19%
2009	820	-31,03%	0,00%	3,02%
2010	820	-31,03%	0,00%	0,00%
2011	936	-21,28%	14,15%	14,15%
2012	935	-21,36%	14,02%	-0,11%
2013	853	-28,26%	4,02%	-8,77%
2014	905	-23,89%	10,37%	6,10%
2015	817	-31,29%	-0,37%	-9,72%
2016	837	-29,60%	2,07%	2,45%
2017	895	-24,73%	9,15%	6,93%
2018	821	-30,95%	0,12%	-8,27%
2019	918	-22,79%	11,95%	11,81%
2020	598	-49,70%	-27,07%	-34,85%
totale	21.128			
<i>media anno</i>	919			

grafico 1.01 incidenti distinti per anno



La **tabella 1.01** riporta il numero degli **incidenti stradali** rilevati dalle forze dell'ordine – polizia locale, polizia stradale, carabinieri - sull'intera rete stradale del Comune di Cesena dal 1998 al 2020.

I dati si riferiscono al numero di incidenti e ricordiamo che, ovviamente, per ogni singolo incidente ci sono quasi sempre più veicoli e persone coinvolte. Quindi, nelle successive tabelle dove si analizzano gli incidenti per veicoli e persone coinvolte, i numeri saranno più alti.

In questa tabella, e ancor più nel **grafico 1.01**, è visibile come gli incidenti siano pressoché rimasti invariati dal 1998 al 2002, con il picco più alto nel 2001 (1.189 e + 2% rispetto all'anno base del 1998).

Poi dal 2002 gli incidenti sono progressivamente diminuiti, con una forte variazione rispetto al periodo 1998-2004, con il minor numero di sinistri nel 2007.

Nei successivi dieci anni, dopo un significativo aumento nel biennio 2011/2012 (936,935), il numero degli incidenti è tornato progressivamente a diminuire.

Complessivamente nel **2020**, anno in cui è iniziata la **pandemia da Covid** e il **lockdown** ha **limitato sensibilmente gli spostamenti**, gli incidenti stradali sono:

- **diminuiti del 48,9 % rispetto al 1998;**
- **diminuiti del 49,7% rispetto al 2001;**
- **diminuiti del 22,8% rispetto al 2010;**
- **diminuiti del 34,8% rispetto all'anno precedente.**

E' importante annotare che gli incidenti del Comune di Cesena avvengono su una rete stradale complessiva di 991 km, e soprattutto su un ampio territorio comunale di 249 kmq.

Non abbiamo distinto i dati degli incidenti in base alla proprietà delle strade, anche perché questo dato è molto variato nel tempo con passaggi di proprietà dalla Anas e Provincia al Comune, e soprattutto il consistente cambio di proprietà dall'Anas alla Provincia avvenuto il 20/02/2002.

La consistente rete stradale, il vasto territorio comunale, la diffusa urbanizzazione (36 centri abitati), che richiedono al Comune di Cesena un notevole investimento economico, di personale e di opere per garantire la più ampia e costante qualità delle strade, delle funzioni e della segnaletica.

La qualità e la sicurezza stradale hanno dei costi economici rilevanti e costanti per gli enti proprietari, che però possono essere degli investimenti produttivi se gestiti anche per ridurre gli incidenti stradali che oltre al benessere delle persone, determinano anche la riduzione dei costi economici a carico della collettività (cure mediche, perdita ore di lavoro, assistenza per invalidi permanenti, ecc.).

Incidenti distinti per anno e gravità

tabella 1.02. incidenti distinti per anno e gravità, con variazione rispetto all'anno base del 2001

anno	senza feriti			con feriti			mortali			totale		
	assoluto	%	variazione rispetto anno base 2001	assoluto	%	variazione rispetto anno base 2001	assoluto	%	variazione rispetto anno base 2001	assoluto	%	variazione rispetto anno base 2001
anno	senza feriti			con feriti								
1998	448	38,29	38	707	60,43	-62	15	1,28	5	1.170	100,00	-19
1999	402	37,40	-8	662	61,58	-107	11	1,02	1	1.075	100,00	-114
2000	404	35,56	-6	713	62,76	-56	19	1,67	9	1.136	100,00	-53
2001	410	34,48	0	769	64,68	0	10	0,84	0	1.189	100,00	0
2002	391	33,71	-19	760	65,52	-9	9	0,78	-1	1.160	100,00	-29
2003	358	33,97	-52	680	64,52	-89	16	1,52	6	1.054	100,00	-135
2004	334	34,54	-76	620	64,12	-149	13	1,34	3	967	100,00	-222
2005	275	35,12	-135	501	63,98	-268	7	0,89	-3	783	100,00	-406
2006	302	34,36	-108	564	64,16	-205	13	1,48	3	879	100,00	-310
2007	264	34,55	-146	487	63,74	-282	13	1,70	3	764	100,00	-425
2008	304	38,19	-106	481	60,43	-288	11	1,38	1	796	100,00	-393
2009	344	41,95	-66	466	56,83	-303	10	1,22	0	820	100,00	-369
2010	357	43,54	-53	456	55,61	-313	7	0,85	-3	820	100,00	-369
2011	398	42,52	-12	522	55,77	-247	16	1,71	6	936	100,00	-253
2012	463	49,52	53	464	49,63	-305	8	0,86	-2	935	100,00	-254
2013	431	50,53	21	416	48,77	-353	6	0,70	-4	853	100,00	-336
2014	478	52,82	68	426	47,07	-343	1	0,11	-9	905	100,00	-284
2015	430	52,63	20	381	46,63	-388	6	0,73	-4	817	100,00	-372
2016	408	48,75	-2	424	50,66	-345	5	0,60	-5	837	100,00	-352
2017	472	52,74	62	420	46,93	-349	3	0,34	-7	895	100,00	-294
2018	422	51,40	12	395	48,11	-374	4	0,49	-6	821	100,00	-368
2019	527	57,41	117	383	41,72	-386	8	0,87	-2	918	100,00	-271
2020	289	48,33	-121	305	51,00	-464	4	0,67	-6	598	100,00	-591
totale	8.911	42,18		12.002	56,81		215	1,02		21.128	100,00	
media anno	405			546			10			960		

grafico 1.02.a/1 incidenti distinti per anno e gravità: non ferito e ferito

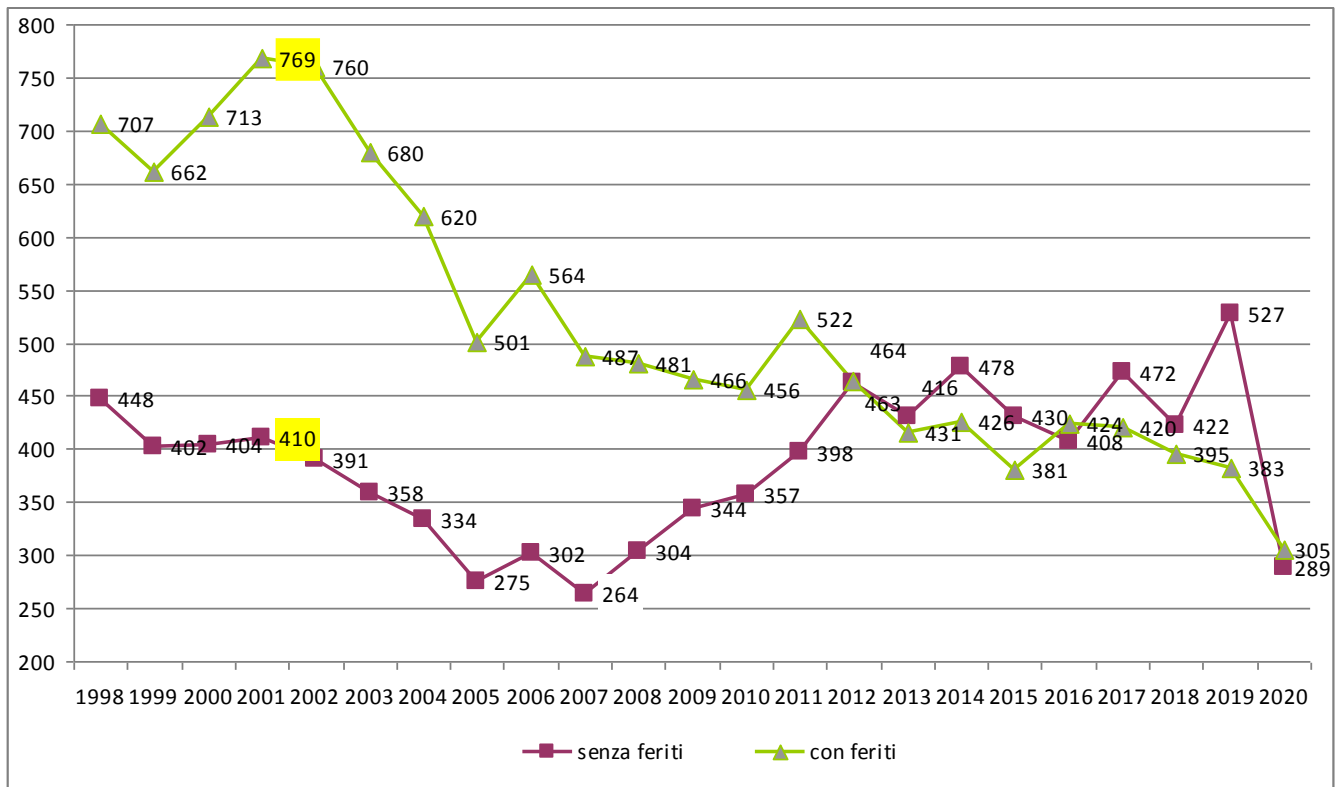
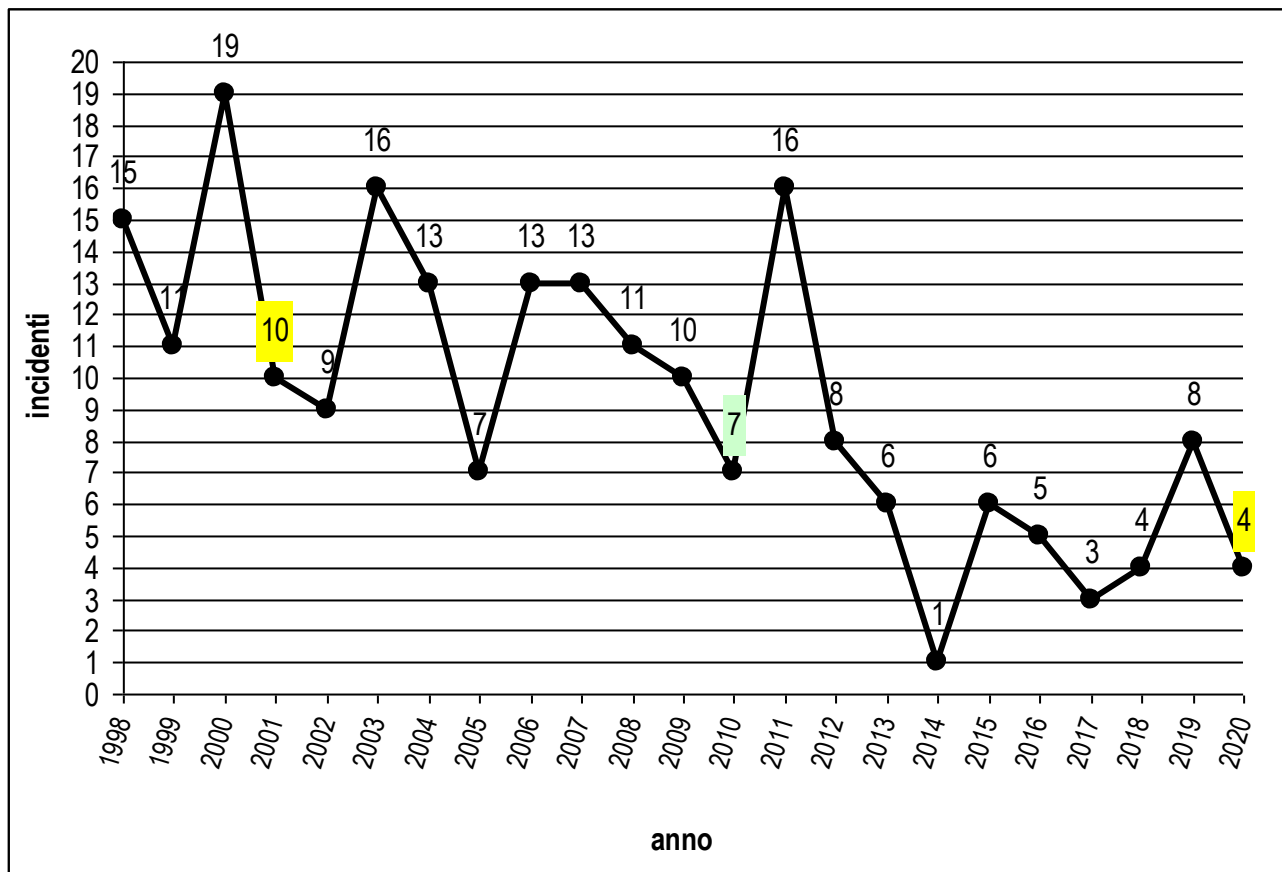


grafico 1.02.a/2 incidenti distinti per anno e gravità: morti



Nelle **tabelle 1.02.** e relativi grafici è immediatamente visibile l'andamento degli **INCIDENTI** per **GRAVITA'**.

I dati dell'incidentalità cesenate, sono abbastanza simili alla media italiana, e in queste tabelle e grafici si rilevano in particolare le seguenti specificità:

- la progressiva riduzione degli incidenti stradali, e in particolare dei feriti, dopo il 2001, anno che coincide con l'impegno europeo per la riduzione degli incidenti stradali e, soprattutto, con l'avvio dei "piani nazionali sulla sicurezza stradale" e "l'auto denuncia" italiana sul pericolo delle nostre strade, sull'errato modello di mobilità e sulla consapevolezza e responsabilità di ridurre gli incidenti stradali;
- dal 2006 al 2017 sono aumentati gli incidenti senza danni, ma diminuiti gli incidenti con feriti e con morti, mentre il 2020 ha segnato un decremento di tutte e tre tali voci;
- complessivamente dal 2001 al 2020, i **feriti sono diminuiti del 60,34%** e i **morti del 60%**, mentre gli incidenti **senza feriti sono diminuiti del 29,51%**.

Il sensibile rallentamento dei flussi di traffico dovuto al lockdown ha contribuito a raggiungere parzialmente il nuovo obiettivo europeo e italiano di ridurre i morti e feriti sulle strade di un ulteriore 50% entro il 2020 rispetto al 2010.

Ricordiamo che in **Italia nel 2019** ci sono stati **122.100 incidenti con lesioni alle persone (241.384 feriti e morti 3.173)**.

Rispetto al 2001, in **Italia gli incidenti sono diminuiti del 53,59%** (erano 263.100), i **feriti del 35,33%** (373.286 dato 2001) e i **morti del 55,28%** (7.096 dato 2001): un importante risultato nella fondamentale riduzione dei morti e dei feriti.

Incidenti distinti per veicolo e gravità

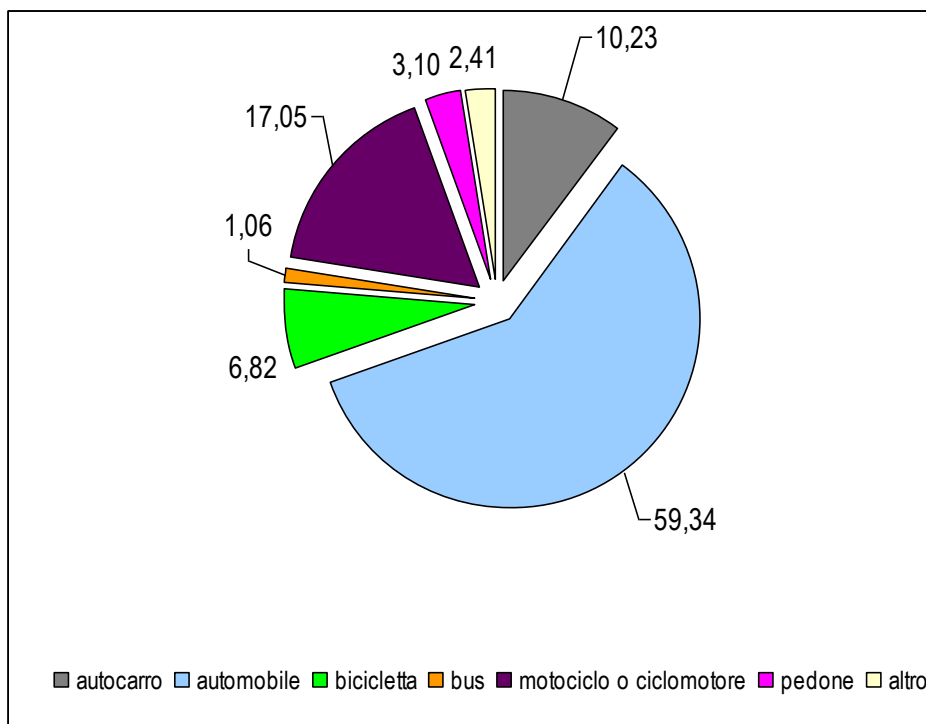
tabella 1.03.a **incidenti distinti per anno e gravità, con percentuale per riga**

tabella 1.03.a - veicoli coinvolti in incidenti distinti per gravità (percentuale per veicolo) dal 1998 al 2020								
veicolo	senza feriti		con feriti		mortali		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
autocarro	1.688	53,49	1.435	45,47	33	1,05	3.156	100,00
automobile	8.065	44,04	10.096	55,14	150	0,82	18.311	100,00
bicicletta	224	10,64	1.848	87,75	34	1,61	2.106	100,00
bus	181	55,52	141	43,25	4	1,23	326	100,00
motociclo o ciclomotore	810	15,40	4.374	83,14	77	1,46	5.261	100,00
pedone	50	5,22	862	90,07	45	4,70	957	100,00
altro	414	55,72	322	43,34	7	0,94	743	100,00
totale	11.432	37,04	19.078	61,82	350	1,13	30.860	100,00

tabella 1.03.b **incidenti distinti per anno e gravità, con percentuale per colonna**

tabella 1.03.b - veicoli coinvolti in incidenti distinti per gravità (percentuale per gravità) dal 1998 al 2020								
veicolo	senza feriti		con feriti		mortali		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
autocarro	1.688	14,77	1.435	7,52	33	9,43	3.156	10,23
automobile	8.065	70,55	10.096	52,92	150	42,86	18.311	59,34
bicicletta	224	1,96	1.848	9,69	34	9,71	2.106	6,82
bus	181	1,58	141	0,74	4	1,14	326	1,06
motociclo o ciclomotore	810	7,09	4.374	22,93	77	22,00	5.261	17,05
pedone	50	0,44	862	4,52	45	12,86	957	3,10
altro	414	3,62	322	1,69	7	2,00	743	2,41
totale	11.432	100,00	19.078	100,00	350	100,00	30.860	100,00

grafico 1.03.b **incidenti distinti per tipologia di veicoli**



Nelle **tabelle n. 1.03.a e n. 1.03.b** (due tabelle con gli stessi valori assoluti, ma una diversa lettura delle percentuali), gli incidenti analizzati sono riferiti ai **veicoli** coinvolti negli incidenti stradali di cui alle tre precedenti tabelle: come già detto, per ogni incidente ci sono quasi sempre più veicoli coinvolti.

Nella **tabella 1.03.a** le percentuali tra incidenti con solo danni, con feriti e mortali sono lette per ogni singolo veicolo, mentre nella **tabella 1.03.b** le percentuali sono lette nel rapporto tra i veicoli.

Il veicolo maggiormente coinvolto negli incidenti è l'**automobile** (il **59,34%** del totale dei veicoli e pedoni coinvolti).

E' rilevante anche il numero degli **autocarri** (**10,23%**) e soprattutto quello dei **motocicli/ciclomotori** (**17,05%**) se si relaziona il numero dei veicoli circolanti rispetto a quelli incidentati, per queste ultime due categorie di veicoli probabilmente risulterebbe la maggiore percentuale di incidentalità.

Significativo anche il numero delle **biciclette incidentate** (**6,82%**), che sono il doppio dei pedoni coinvolti negli incidenti (un numero "limitato" rispetto all'infinita ma notevole quantità di "pedoni circolanti"). Questi "utenti deboli", però subiscono le conseguenze più gravi.

Infatti, le proporzioni degli incidenti per veicolo, cambiano nella lettura dei feriti e morti per tipologia di utenti (**tabella 01.03.b**).

Se il maggiore numero di feriti e morti si registra tra gli **automobilisti** (**feriti il 52,92% del totale e morti il 42,86% del totale**), la più alta percentuale di probabilità di rimanere **feriti** in un incidente stradale si registra (**tabella 01.03.a**) tra i **pedoni** (**90,07%**), i **ciclisti** (**87,75%**) e i **motociclisti** (**83,14%**).

Tra i morti il maggiore rischio (**tabella 01.03.a**) è per i **pedoni** (**4,70% di morti** sul totale dei pedoni incidentati), con una probabilità di morte quasi 4 volte più alta di un automobilista, 3 volte più alta di un motociclista, e circa 3 volte più alta di un ciclista.

Incidenti e persone coinvolte distinti in area urbana ed extraurbana 1998-2020

Incidenti in area urbana ed extraurbana per anno

Extraurbane	% sul tot.	Urbane	% sul tot.	TOT
199	19%	867	81%	1066
155	15%	857	85%	1012
203	19%	873	81%	1076
210	19%	911	81%	1121
192	18%	897	82%	1089
202	20%	804	80%	1006
182	20%	748	80%	930
182	24%	587	76%	769
192	22%	674	78%	866
172	23%	577	77%	749
178	23%	599	77%	777
180	24%	578	76%	758
211	26%	607	74%	818
222	24%	686	76%	908
204	22%	719	78%	923
224	26%	624	74%	848
210	23%	689	77%	899
214	26%	600	74%	814
209	25%	621	75%	830
225	26%	653	74%	878
211	26%	590	74%	801
252	27%	666	73%	918
181	30%	417	70%	598
4610		15.844		20.454(*)

(*)

Il dato è inferiore al n. totale indicato nella tabella di pag. 6 a causa degli incidenti non localizzabili con precisione nel territorio

tabella 1.04.a incidenti complessivi distinti per gravità, con percentuale per riga

area	senza feriti		con feriti		mortali		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
extraurbana	1.905	41,57	2.599	56,71	79	1,72	4.583	100,00
urbana	6.640	42,10	8.997	57,04	136	0,86	15.773	100,00
totale	8.545	41,98	11.596	56,97	215	1,06	20.356	100,00
media anno	388,41		527,09		9,77			

grafico 1.04.a incidenti distinti per gravità, con percentuale per riga

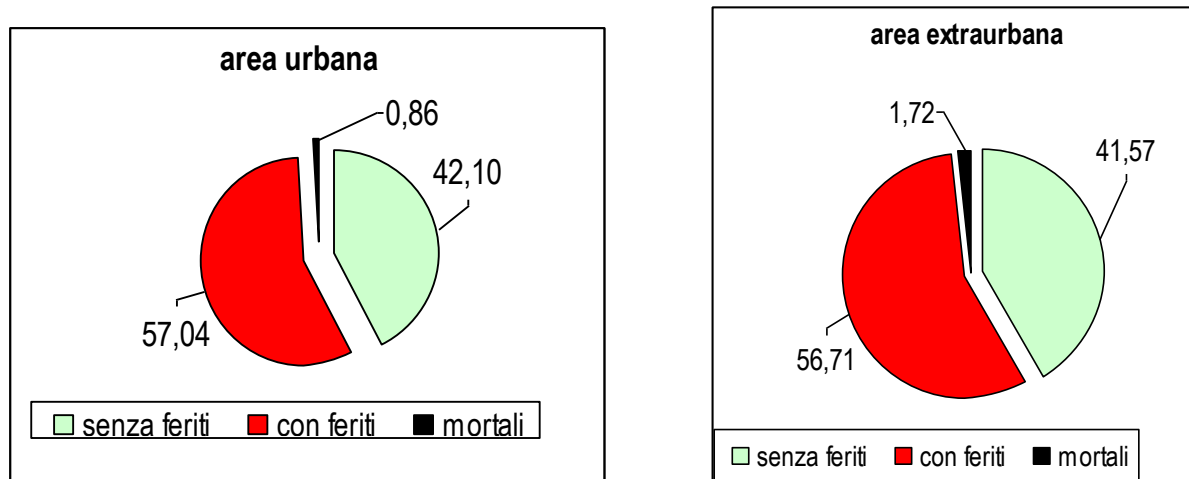


tabella 1.04.b incidenti complessivi distinti per gravità, con percentuale per colonna

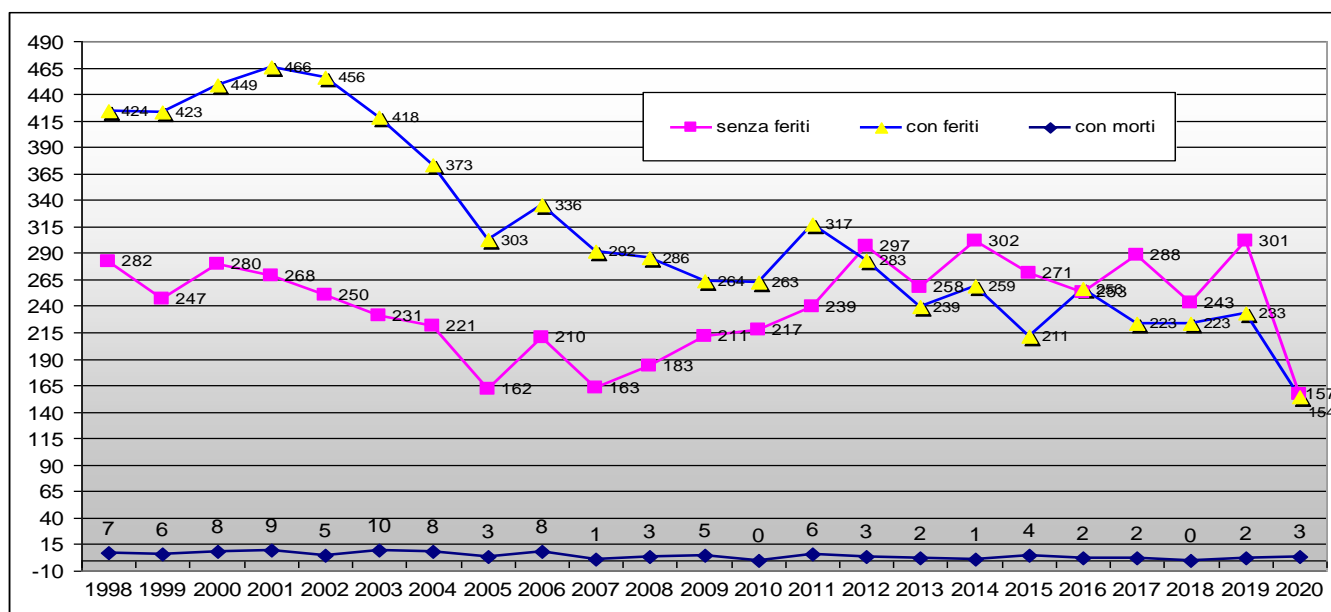
area	senza feriti		con feriti		mortali		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
extraurbana	1.905	22,29	2.599	21,98	79	36,95	4.583	22,03
urbana	6.640	77,71	8.997	78,02	136	63,05	15.773	77,97
totale	8.545	100,00	11.596	100,00	215	100,00	20.356	100,00
media anno	388,41		527,09		9,77			

N.B.: Per 772 incidenti non è stata possibile la georeferenziazione, quindi non è disponibile l'informazione "urbana" o "extraurbana".

Focus incidenti nel Centro Abitato di Cesena distinti per anno e gravità

Anno	Senza Feriti	Con Feriti	Con Morti
1998	282	424	7
1999	247	423	6
2000	280	449	8
2001	268	466	9
2002	250	456	5
2003	231	418	10
2004	221	373	8
2005	162	303	3
2006	210	336	8
2007	163	292	1
2008	183	286	3
2009	211	264	5
2010	217	263	0
2011	239	317	6
2012	297	283	3
2013	258	239	2
2014	302	259	1
2015	271	211	4
2016	253	256	2
2017	288	223	2
2018	243	223	0
2019	301	233	2
2020	157	154	3
Totale	5.534	7.151	98

Grafico incidenti nel Centro Abitato di Cesena distinti per anno e gravità



Si è ritenuto utile approfondire con la tavola **Focus incidenti nel Centro Abitato di Cesena** l'andamento dei sinistri nell'abitato di Cesena, distinti per gravità. Essi rappresentano oltre 60% degli incidenti rilevati nel nostro territorio e mostrano nel periodo considerato diverse tendenze: gli incidenti con feriti passano dai 424 del 1998 ai 154 del 2020 (-64%). In diminuzione anche quelli senza feriti che partendo da un dato iniziale di 281, segna nell'ultimo anno 157 sinistri. Sono 3 i sinistri mortali registrati nel 2020 nel Centro abitato della nostra città.

Focus ciclisti coinvolti in incidenti nei Centri Abitati del Comune di Cesena distinti per anno e gravità

CENTRI ABITATI	ANNO	GRAVITA'	PERSONE
BORELLO	2015	FERITO	2
BUDRIO	2015	FERITO	1
CALABRINA	2015	FERITO	1
CALISESE	2015	FERITO	2
CASE MISSIROLI	2015	FERITO	2
CESENA	2015	FERITO	57
MACERONE	2015	FERITO	1
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2015	FERITO	1
RIO EREMO	2015	FERITO	1
SAN GIORGIO	2015	FERITO	1
SAN MARTINO IN FIUME	2015	FERITO	1
SAN VITTORE	2015	FERITO	2
SETTE CROCIARI	2015	FERITO	1
CALISESE	2016	FERITO	1
CASE MISSIROLI	2016	FERITO	1
CESENA	2016	FERITO	58
DIEGARO I	2016	FERITO	1
MARTORANO	2016	FERITO	1
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2016	FERITO	1
PONTE PIETRA	2016	FERITO	1
SAN GIORGIO	2016	FERITO	1
SAN GIORGIO	2016	MORTO	1
SAN VITTORE	2016	FERITO	1
BORELLO	2017	FERITO	2
CESENA	2017	FERITO	41
MARTORANO	2017	FERITO	1
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2017	FERITO	4
PIOPPA	2017	FERITO	1
SAN CARLO	2017	FERITO	2
SAN GIORGIO	2017	FERITO	1
SAN VITTORE	2017	FERITO	3
SETTE CROCIARI	2017	FERITO	1
VILLA CASONE	2017	FERITO	1
CALABRINA	2018	FERITO	2
CESENA	2018	FERITO	55
GATTOLINO	2018	MORTO	1
SAN VITTORE	2018	FERITO	1
CALISESE	2019	FERITO	1
CESENA	2019	FERITO	55
MARTORANO	2019	FERITO	1
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2019	FERITO	1
SAN CARLO	2019	FERITO	2
SAN VITTORE	2019	FERITO	1
CASE CASTAGNOLI	2020	FERITO	2
CASE MISSIROLI	2020	FERITO	3
CESENA	2020	FERITO	39
CESENA	2020	MORTO	1
MACERONE	2020	FERITO	2
MACERONE	2020	MORTO	1
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2020	FERITO	1
PIOPPA	2020	FERITO	1
PONTE PIETRA	2020	FERITO	2
SAN VITTORE	2020	FERITO	1
SETTE CROCIARI	2020	FERITO	1

Focus pedoni coinvolti in incidenti nei Centri Abitati del Comune di Cesena distinti per anno e gravità

CENTRI ABITATI	ANNO	GRAVITA'	PERSONE
CESENA	2015	FERITO	26
CESENA	2015	MORTO	2
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2015	FERITO	1
PONTE PIETRA	2015	FERITO	1
BORELLO	2016	FERITO	1
BORGO DI RONTA	2016	FERITO	1
CAPANNAGUZZO	2016	FERITO	1
CESENA	2016	FERITO	28
MARTORANO	2016	FERITO	1
CASE MISSIROLI	2017	FERITO	2
CESENA	2017	FERITO	35
CESENA	2017	MORTO	2
GATTOLINO	2017	FERITO	1
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2017	FERITO	2
SAN CARLO	2017	FERITO	1
SAN GIORGIO	2017	FERITO	1
SAN VITTORE	2017	FERITO	1
BORELLO	2018	FERITO	1
CESENA	2018	FERITO	28
GATTOLINO	2018	FERITO	1
MACERONE	2018	FERITO	1
MARTORANO	2018	FERITO	1
RONTA	2018	FERITO	1
CALABRINA	2019	FERITO	1
CESENA	2019	FERITO	29
PIEVESESTINA-CASE GENTILI	2019	FERITO	1
CESENA	2020	FERITO	26
SAN CARLO	2020	FERITO	1

Si è ritenuto inoltre utile approfondire con le tavole Focus incidenti a ciclisti e a pedoni nei Centri Abitati del Comune di Cesena distinti per anno e gravità l'andamento dei sinistri occorsi a queste categorie particolarmente esposte nei diversi Centri Abitati di Cesena, distinti per gravità.

tabella 1.04.c persone ferite per anno in area urbana ed extraurbana

tabella 1.04.c - persone ferite per anno area urbana ed extraurbana						
anno	area urbana		area extraurbana		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
1998	676	78,88	181	21,12	857	100,00
1999	703	82,03	154	17,97	857	100,00
2000	707	79,44	183	20,56	890	100,00
2001	768	78,77	207	21,23	975	100,00
2002	812	82,19	176	17,81	988	100,00
2003	664	77,03	198	22,97	862	100,00
2004	588	75,29	193	24,71	781	100,00
2005	509	73,55	183	26,45	692	100,00
2006	579	75,88	184	24,12	763	100,00
2007	467	76,18	146	23,82	613	100,00
2008	440	74,20	153	25,80	593	100,00
2009	402	71,79	158	28,21	560	100,00
2010	322	55,42	259	44,58	581	100,00
2011	424	63,57	243	36,43	667	100,00
2012	325	55,18	264	44,82	589	100,00
2013	296	54,01	252	45,99	548	100,00
2014	293	59,43	200	40,57	493	100,00
2015	248	52,21	227	47,79	475	100,00
2016	306	60,24	202	39,76	508	100,00
2017	242	52,49	219	47,51	461	100,00
2018	246	57,21	184	42,79	430	100,00
2019	246	56,55	189	43,45	435	100,00
2020	193	49,36	198	50,64	391	100,00
totale	10.456	69,66	4.553	30,34	15.009	100,00
media anno	475,27		206,95		682,23	

grafico 1.04.c persone ferite per anno in area urbana ed extraurbana

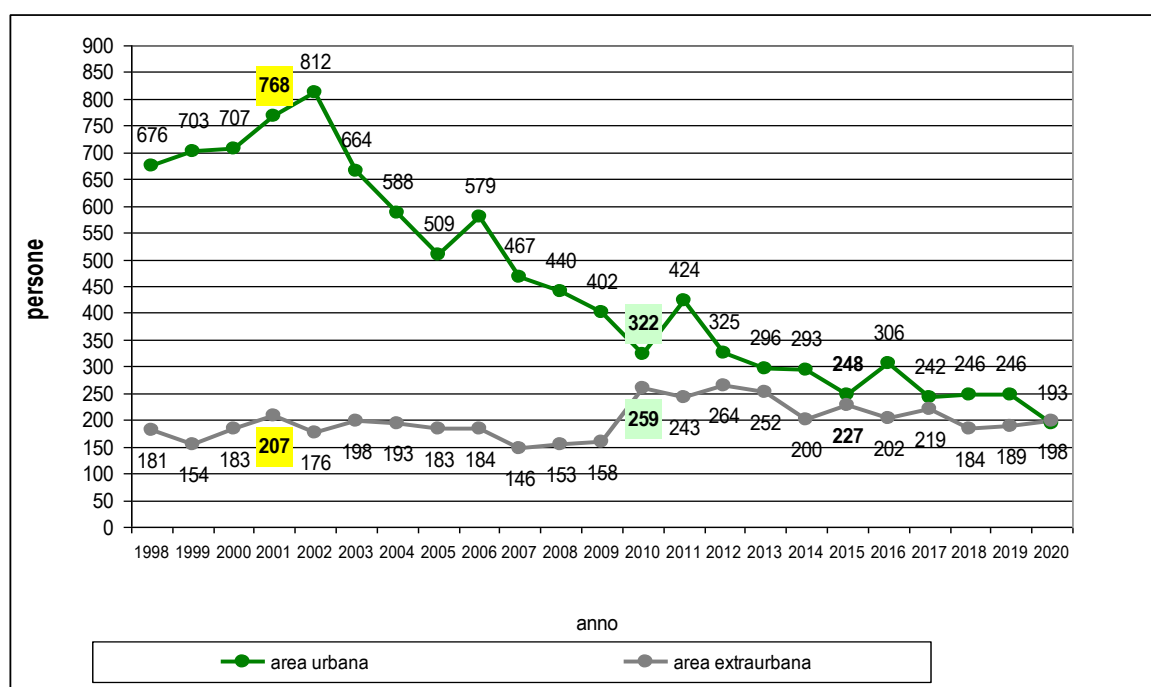
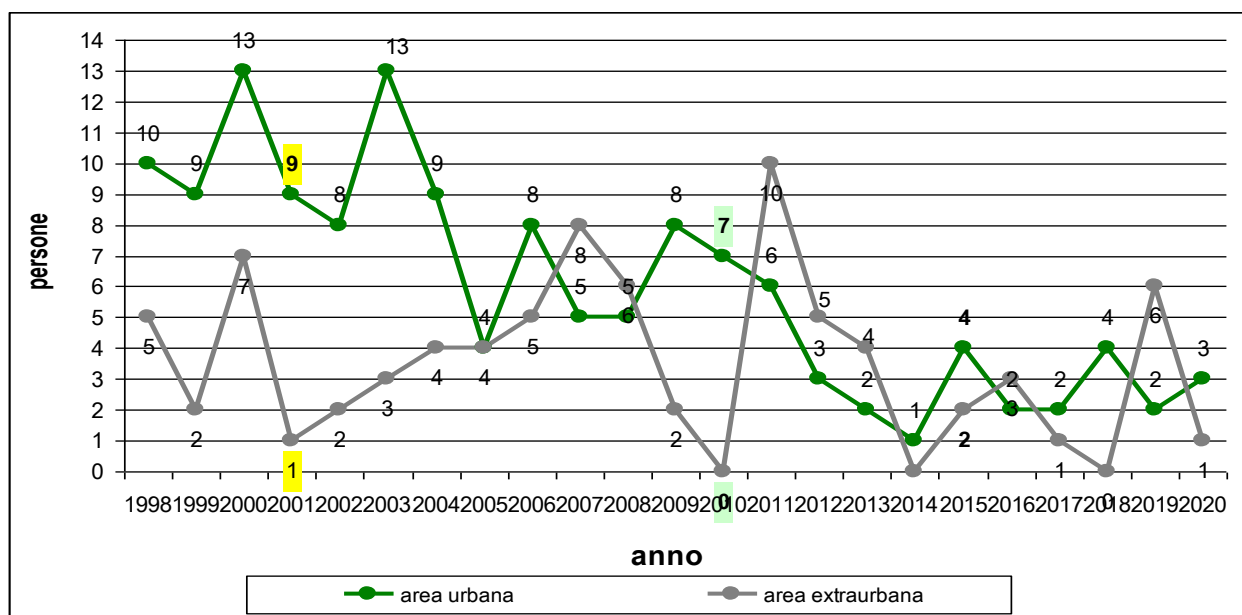


tabella 1.04.d persone morte per anno in area urbana ed extraurbana

tabella 1.04.d - morti per anno area urbana-extraurbana						
anno	area urbana		area extraurbana		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
1998	10	66,67%	5	33,33%	15	100,00%
1999	9	81,82%	2	18,18%	11	100,00%
2000	13	65,00%	7	35,00%	20	100,00%
2001	9	90,00%	1	10,00%	10	100,00%
2002	8	80,00%	2	20,00%	10	100,00%
2003	13	81,25%	3	18,75%	16	100,00%
2004	9	69,23%	4	30,77%	13	100,00%
2005	4	50,00%	4	50,00%	8	100,00%
2006	8	61,54%	5	38,46%	13	100,00%
2007	5	38,46%	8	61,54%	13	100,00%
2008	5	45,45%	6	54,55%	11	100,00%
2009	8	80,00%	2	20,00%	10	100,00%
2010	7	100,00%	0	0,00%	7	100,00%
2011	6	37,50%	10	62,50%	16	100,00%
2012	3	37,50%	5	62,50%	8	100,00%
2013	2	33,33%	4	66,67%	6	100,00%
2014	1	100,00%	0	0,00%	1	100,00%
2015	4	66,67%	2	33,33%	6	100,00%
2016	2	40,00%	3	60,00%	5	100,00%
2017	2	66,67%	1	33,33%	3	100,00%
2018	4	100,00%	0	0,00%	4	100,00%
2019	2	25,00%	6	75,00%	8	100,00%
2020	3	75,00%	1	25,00%	4	100,00%
totale	137	62,84%	81	37,16%	218	100,00%
media anno	6,23		3,68		9,91	

grafico 1.04.d persone morte per anno in area urbana ed extraurbana



Nelle **tabelle n. 1.04.a, 1.04.b** (due tabelle con gli stessi valori assoluti, ma una diversa lettura delle percentuali), è evidenziata la “macrolocalizzazione” degli incidenti: quelli avvenuti in **area urbana** (in tutti i centri urbani, non solo quello di Cesena) e quelli sulle **strade extraurbane**.

E' particolarmente rilevante la differenza tra il numero di “**incidenti urbani**” (78%) e **extraurbani** (il 22%).

Il dato più significativo è quello sulla gravità degli incidenti: **il 78% dei feriti e il 63% dei morti in incidenti stradali sono vittime sulle strade urbane**.

Ancora più importante la lettura della variazione degli incidenti sul territorio negli anni e per gravità (**tabella 1.04.c con i feriti, e tabella 1.04.d con i morti**).

Infatti sono notevolmente diminuiti i **feriti in area urbana**: nel 2020 meno 77,7% rispetto al 2001.

Fa ben sperare il numero dei feriti sulle strade extraurbane nell'arco dell'ultimo anno, il 2020 (198) fa registrare una diminuzione di oltre il 23,5% se confrontata col 2010.

In **area urbana** ed extraurbana sono diminuiti i morti, anche se non con costanza e con relativo valore statistico per il “limitato” numero assoluto dei morti.

Questi dati sono molti positivi per la sicurezza sulle aree urbane a dimostrazione che i numerosi interventi di riqualificazione delle “vecchie” strade nei quartieri residenziali, di moderazione del traffico e di sicurezza infrastrutturale sono risultati efficaci.

Crediamo che ciò vada accompagnato da un comportamento più responsabile e corretto da parte di tutti gli utenti.

Ovviamente ci sono ancora molti margini per ridurre ulteriormente gli incidenti e la loro gravità, ma probabilmente occorre spostare l'attenzione dalle infrastrutturale e funzionalità delle strade (dove già adeguate e “messe a norma”, al comportamento e collaborazione degli utenti).

Incidenti distinti per quartiere e gravità

tabella 1.05 **incidenti distinti per quartiere e gravità**

tabella 1.5 - incidenti distinti per quartiere, anno e gravità dal 1998 al 2020								
Quartiere	senza feriti		con feriti		mortalità		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
Al mare	386	4,52%	735	6,34%	16	7,44%	1.137	5,59%
Borello	104	1,22%	134	1,16%	7	3,26%	245	1,20%
Centro Urbano	1.871	21,91%	2.252	19,43%	23	10,70%	4.146	20,38%
Cervese Nord	403	4,72%	714	6,16%	20	9,30%	1.137	5,59%
Cervese Sud	1.117	13,08%	1.602	13,82%	27	12,56%	2.746	13,50%
Cesuola	280	3,28%	376	3,24%	7	3,26%	663	3,26%
Dismano	658	7,70%	709	6,12%	16	7,44%	1.383	6,80%
Fiorenzuola	1.208	14,15%	1.588	13,70%	18	8,37%	2.814	13,83%
Oltresavio	1.499	17,55%	1.942	16,75%	39	18,14%	3.480	17,10%
Ravennate	371	4,34%	528	4,55%	12	5,58%	911	4,48%
Rubicone	361	4,23%	624	5,38%	20	9,30%	1.005	4,94%
Vvalle Savio	282	3,30%	389	3,36%	10	4,65%	681	3,35%
Totale	8.540	100,00%	11.593	100,00%	215	100,00%	20.348	100,00%

Nella **tabella 1.05**, gli incidenti stradali sono ripartiti nelle aree dei **12 QUARTIERI** in cui è suddiviso il Comune di Cesena.

Il dato non serve per fare un'inutile classifica dei quartieri più o meno pericolosi, perché per questa eventuale valutazione gli incidenti dovrebbero essere relazionati ai flussi di traffico.

Infatti, è evidente che nel "Quartiere Centro Urbano" e dintorni, avvengono il maggior numero di incidenti, ma ciò è anche la conseguenza dei maggiori flussi di traffico, della più elevata promiscuità di utenti, della maggiore percentuale di ciclisti e pedoni: il "centro" è il luogo della circolazione di tutti i cittadini cesenati e di altre città.

Altresì la maggiore incidentalità nel centro urbano sottolinea, invece, che la sicurezza stradale nel centro cittadino è una sicurezza per tutti i cesenati e per tutte le persone che circolano a Cesena.

I dati della tabella evidenziano le altre aree a maggiore incidentalità che coincidono con le aree a più alta densità edilizia e con le strade di maggiore traffico: Quartiere Oltresavio, Quartiere Fiorenzuola e Quartiere Cervese Sud, tutti quartieri interessati anche dal traffico di attraversamento.

Il quartiere con il minor numero di incidenti è il "Borello", dove c'è anche il minor numero di feriti (una differenza notevole rispetto ad altri quartieri simili), e anche il minor numero di morti (5 persone in diciannove anni).

I valori degli incidenti suddivisi per quartiere, insieme alla lettura delle singole strade e intersezioni, (vedere il "capitolo 3"), sono utili per comprendere dove sono le maggiori criticità e pericoli all'interno di ciascun quartiere.

Con uno studio di dettaglio e di analisi sul come, chi e perché avvengono gli incidenti in questi "punti neri", è possibile valutare e condividere gli interventi più opportuni ed efficaci per ridurre gli incidenti e la loro gravità.

Incidenti: confronto fra Cesena, Provincia FC, Regione E-R, Italia

indice di mortalità: persone morte ogni 100 incidenti con feriti o morti
indice di lesività: persone ferite ogni 100 incidenti con feriti o morti

grafico 1.06 **incidenti** confronto mortalità fra Cesena, Provincie, Regione, Italia (anno 2019)

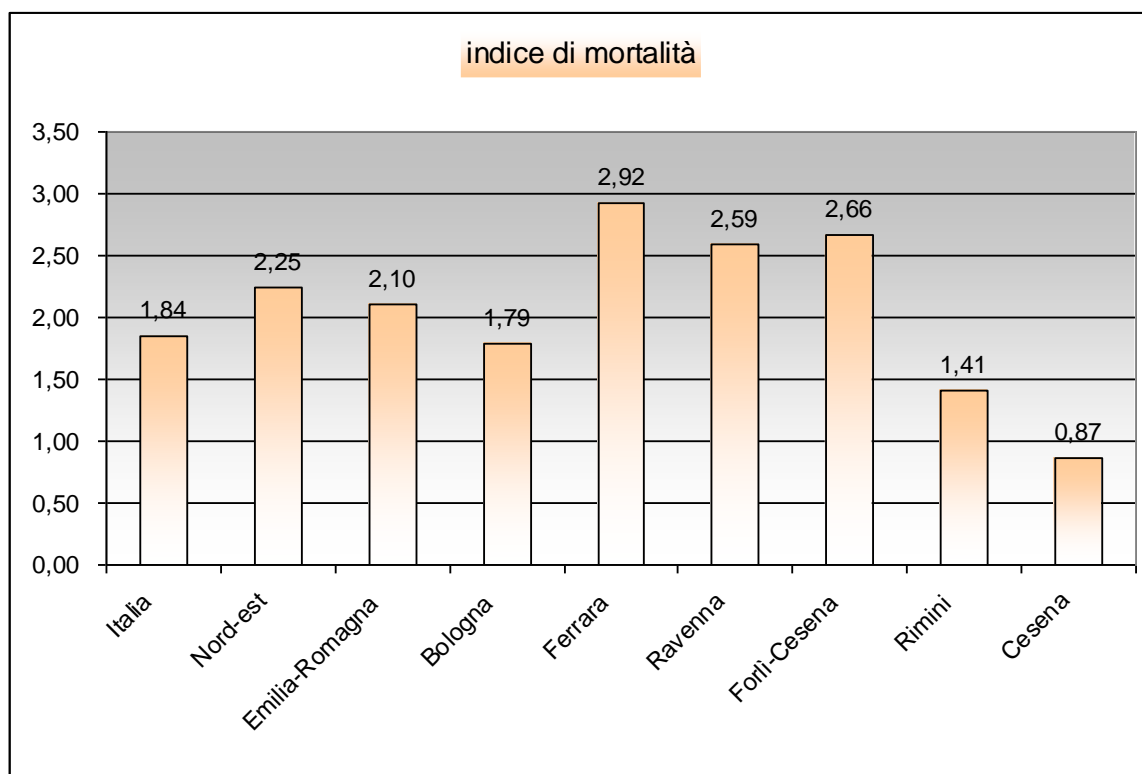
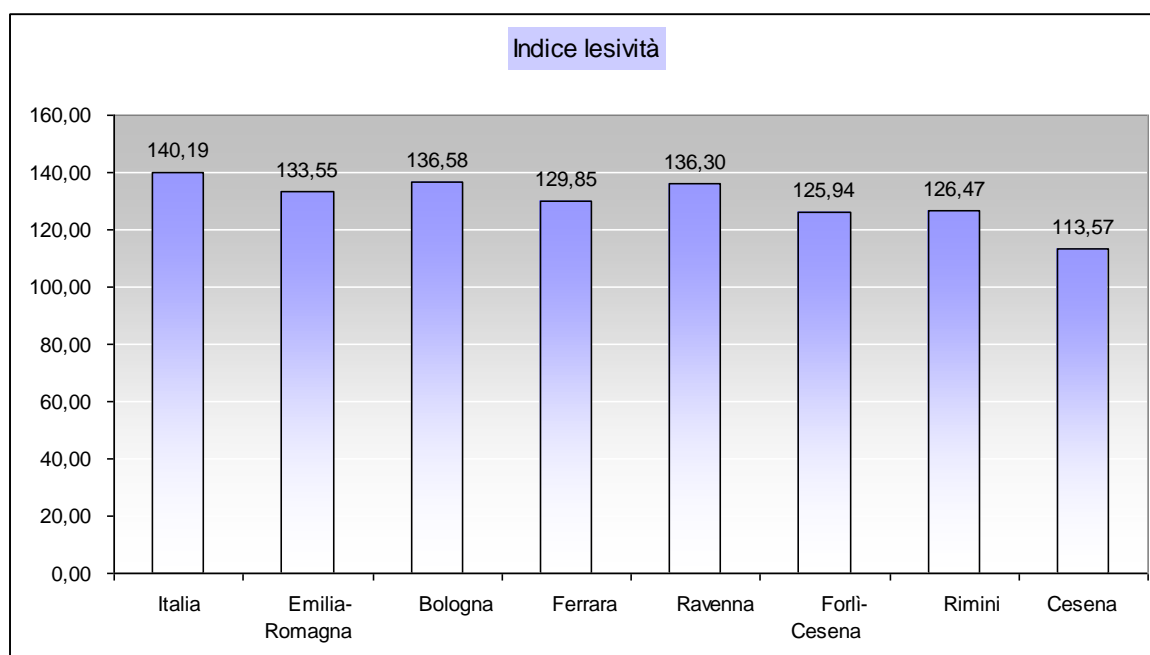


grafico 1.07 **incidenti** confronto lesività fra Cesena, Provincie, Regione, Italia (anno 2019)



I dati mostrati dai **grafici 1.06** e **1.07** indicano come grazie anche agli interventi attuati sulla riqualificazione delle strade, moderazione del traffico, sicurezza, zone 30, rotonde, ecc., Cesena, rispetto ai dati della Regione e dell'Italia, ha **ridotto il numero di persone con conseguenze gravi per l'incidente** .

Incidenti stradali in Emilia Romagna

Nel 2019 si sono verificati sulle strade emiliano-romagnole 16.767 incidenti stradali, che hanno causato il ferimento di 22.392 persone e 352 morti, mediamente quasi uno al giorno.

Rispetto al 2018, non si evidenziano particolari variazioni nel numero di incidenti e feriti, mentre si assiste a un aumento del numero dei decessi dell'11,4%: la mortalità, che nel 2018 aveva registrato una flessione di oltre il 16%, torna quindi a salire, toccando i livelli del 2013 e confermando la distanza dalla rotta tracciata dal Quarto Programma d'azione europeo per la sicurezza stradale, che prevede il dimezzamento dei morti per incidente stradale nel corso del decennio 2011-2020. Le province in cui i morti diminuiscono sono Ferrara, Bologna, Reggio nell'Emilia e Parma.

Incidenti, morti e feriti per provincia, Emilia-Romagna – Anno 2019 (valori assoluti e variazioni sul 2018)

	Valori assoluti			Variazioni 2017-2016 (%)		
	Incidenti	Morti	Feriti	Incidenti	Morti	Feriti
Piacenza	1.041	22	1.423	2,9%	10,0%	2,0%
Parma	1.495	33	2.001	2,6%	-5,7%	2,4%
Reggio nell'Emilia	1.731	30	2.410	-2,3%	-6,3%	-0,9%
Modena	2.631	57	3.503	0,2%	46,2%	-1,5%
Bologna	3.805	68	5.197	-0,2%	-9,3%	-0,2%
Ferrara	1.129	33	1.466	-0,9%	-19,5%	-6,8%
Ravenna	1.620	42	2.208	0,3%	23,5%	0,1%
Forlì-Cesena	1.615	43	2.034	4,0%	72,0%	0,3%
Rimini	1.700	24	2.150	5,5%	60,0%	4,8%
Emilia-Romagna	16.767	352	22.392	1,0%	11,4%	0,0%

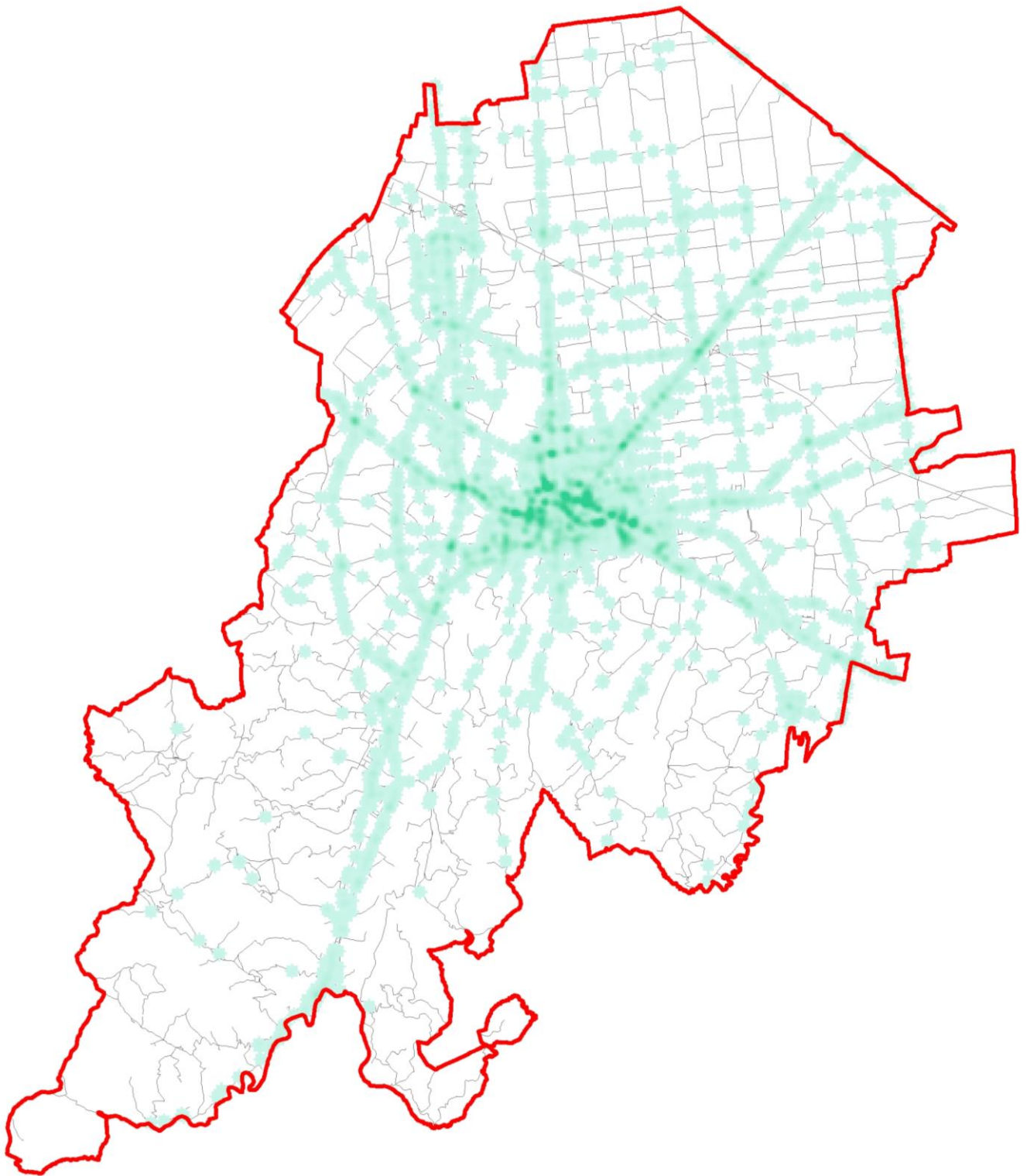
Fonte: elaborazioni Regione Emilia-Romagna su dati Istat

Incidenti, morti, feriti, rapporti di mortalità, lesività e pericolosità per tipologia di strada, Emilia-Romagna – Anno 2019

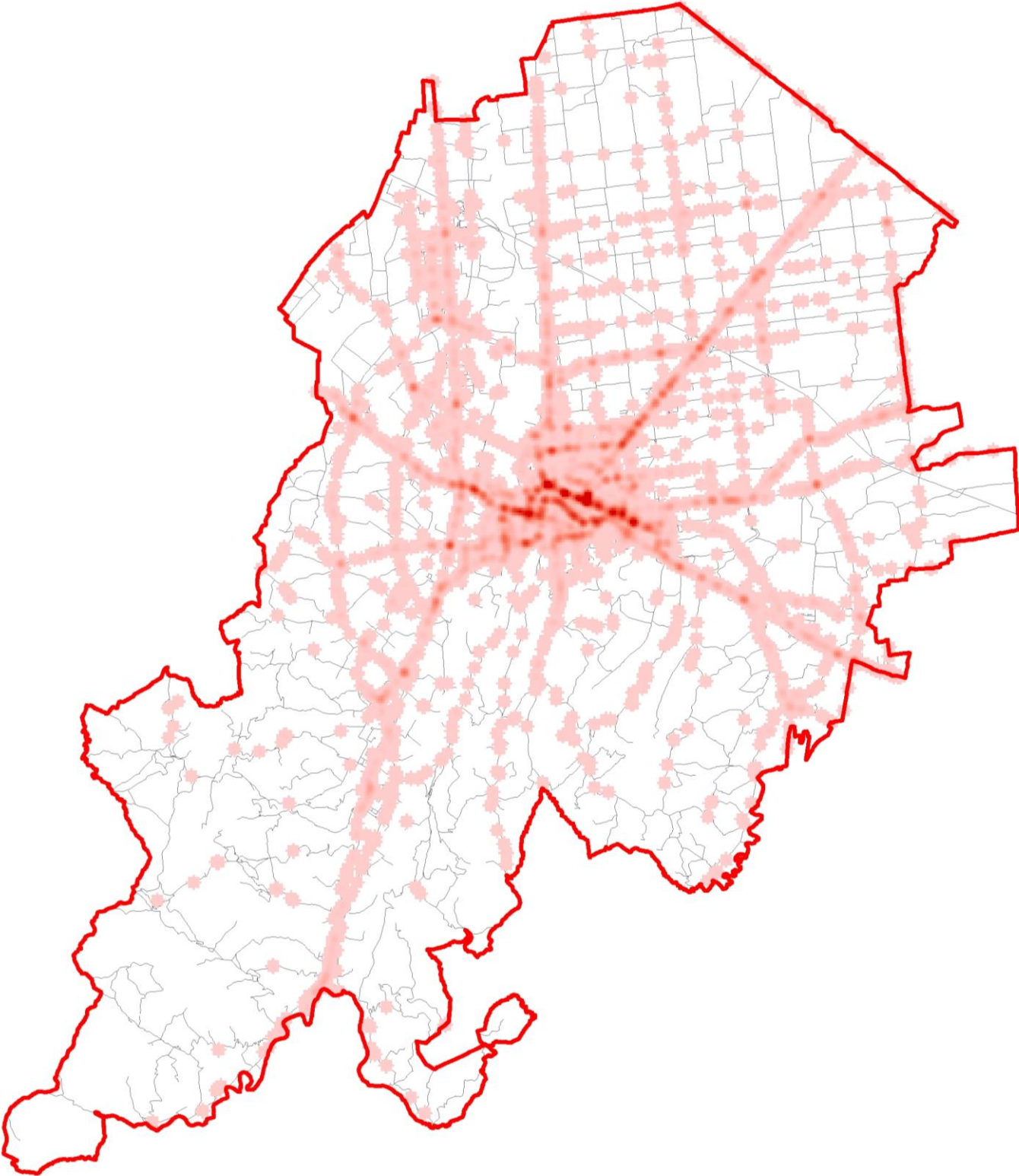
		Incidenti	Morti	Feriti	RM	RL	RP
Urbana	Strada urbana	10.094	104	12.505	1,0%	124%	0,8%
	Provinciale entro l'abitato	1.340	28	1.850	2,1%	138%	1,5%
	Statale entro l'abitato	619	12	886	1,9%	143%	1,3%
Extraurbana	Comunale extraurbana	852	39	1.160	4,6%	136%	3,3%
	Provinciale	2.062	79	3.038	3,8%	147%	2,5%
	Statale	880	41	1.332	4,7%	151%	3,0%
	Autostrada	851	47	1.529	5,5%	180%	3,0%
	Altra strada	69	2	92	2,9%	133%	2,1%
Totale		16.767	352	22.392	2,1%	134%	1,5%

Fonte: elaborazioni Regione Emilia-Romagna su dati Istat

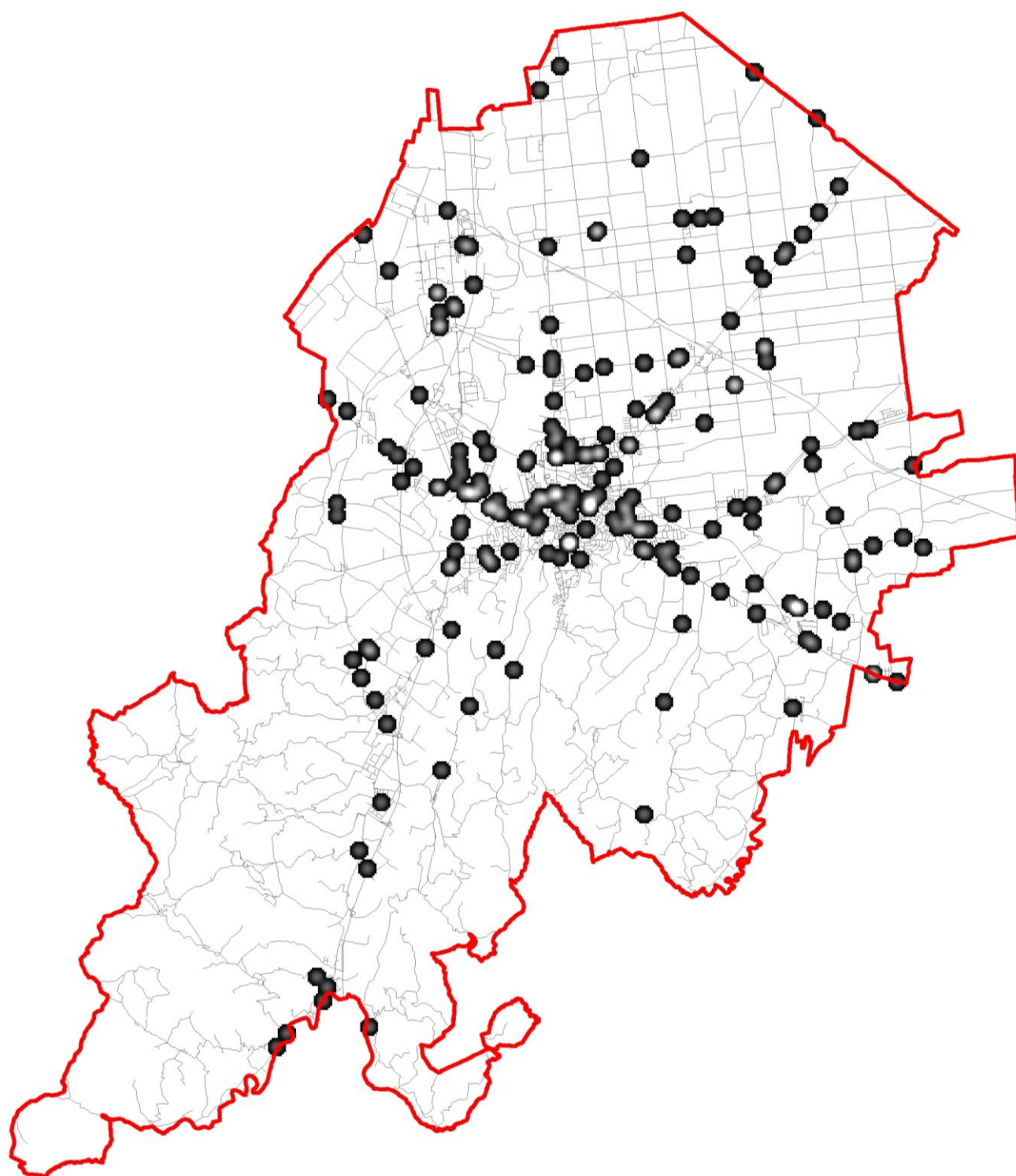
mappa di concentrazione incidenti con solo danni nel territorio comunale anni 1998-2020



Mappa di concentrazione incidenti con feriti nel territorio comunale anni 1998-2020



Mappa di concentrazione incidenti con morti nel territorio comunale anni 1998-2020

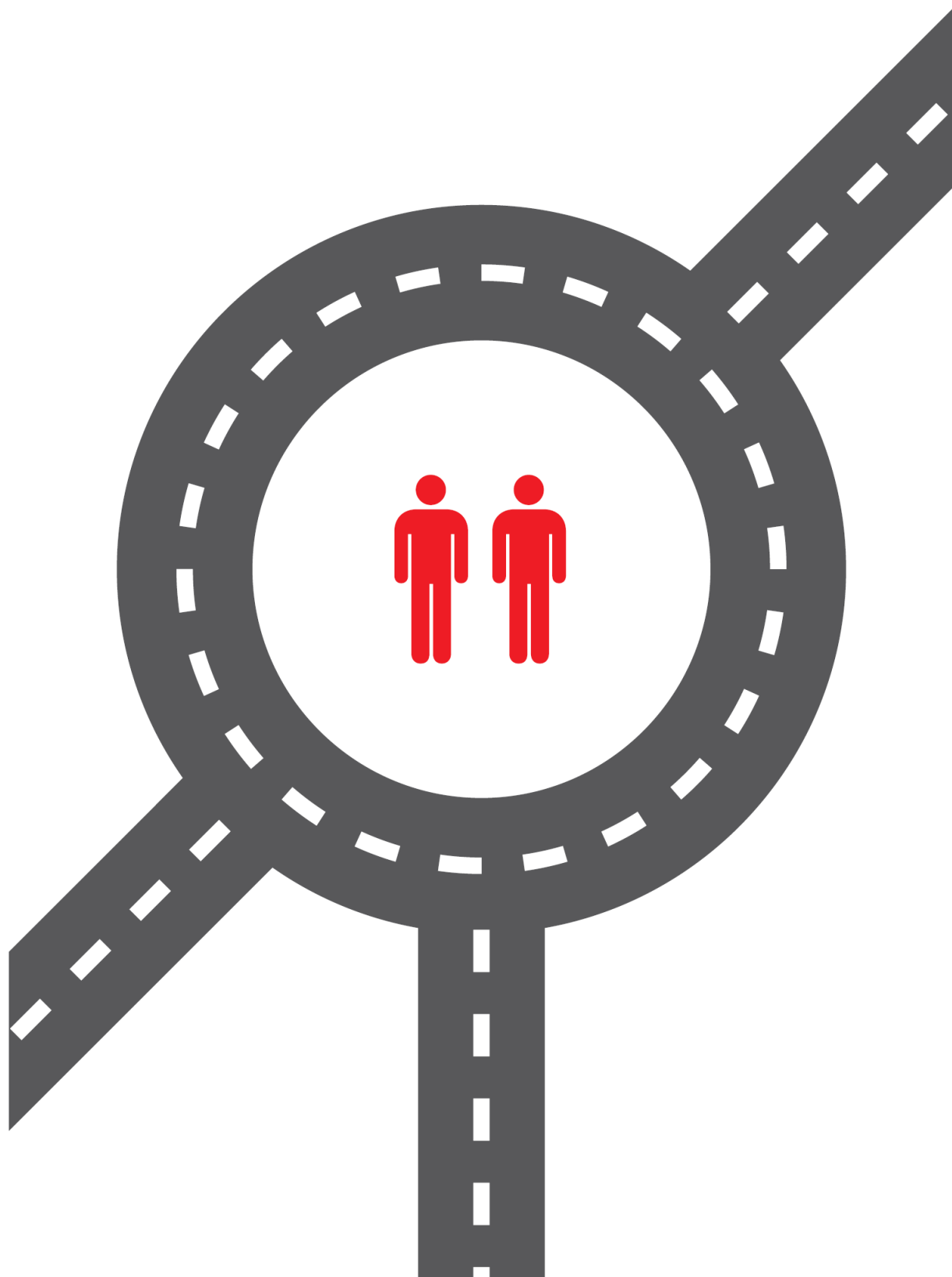


Le indicazioni delle tre planimetrie del territorio cesenate riportate nelle pagine precedenti (mappa incidenti con **solo danni** nel territorio cesenate; mappa incidenti con **feriti** ; mappa incidenti con **morti**, sono letture molto schematiche, ma che visualizzano efficacemente i dati analizzati nelle precedenti tabelle:

- gli incidenti si localizzano sulle principali strade di ingresso-uscita dal centro cittadino (Via Emilia, Via Cervese, Via Cesenatico, Via Dismano, Via Ravennate, Via Savio, Via Romea, E45-E55);
- gli incidenti si concentrano sulle aree urbane (le strade di ingresso ed uscita dalla città sono quasi costantemente in area urbana);
- gli incidenti sono meno rilevanti sulle strade locali residenziali.

Maggiori approfondimenti e valutazioni tecniche saranno eseguite nei “piani particolareggiati della sicurezza stradale dei quartieri” dove il rilievo degli incidenti è determinante per la scelta degli interventi più appropriati ed efficaci per ridurre il numero e la gravità.

02. I dati specifici degli incidenti stradali nel comune di cesena dal 1998 al 2020



Incidenti e persone distinti per veicoli, anno e gravità

nota: sono evidenziati gli **anni 2001 e 2010** in quanto anni base utilizzati nelle analisi nazionali ed europee

tabella 2.01 incidenti con morti e feriti distinti per veicoli e anno

anno	auto	autocarro	bus	moto e ciclomotore	bicicletta	pedone	altro	totale	variazione rispetto anno base 2001	variazione rispetto anno base 2010	totale (1)
1998	637	91	3	257	77	41	12	1.118	-11,55%	50,47%	1.170
1999	568	72	12	257	85	48	6	1.048	-17,09%	41,05%	1.075
2000	622	80	9	314	90	39	18	1.172	-7,28%	57,74%	1.136
2001	658	98	13	345	88	55	7	1.264	0,00%	70,12%	1.189
2002	645	109	8	311	82	54	12	1.221	-3,40%	64,33%	1.160
2003	576	77	11	271	107	48	16	1.106	-12,50%	48,86%	1.054
2004	529	90	11	261	77	39	5	1.012	-19,94%	36,20%	967
2005	429	79	4	165	63	36	7	783	-38,05%	5,38%	783
2006	486	84	7	205	89	47	6	924	-26,90%	24,36%	879
2007	422	71	5	191	73	33	5	800	-36,71%	7,67%	764
2008	416	73	4	169	80	31	6	779	-38,37%	4,85%	796
2009	414	55	4	163	87	38	5	766	-39,40%	3,10%	820
2010	397	59	7	159	81	32	8	743	-41,22%	0,00%	820
2011	447	79	5	183	80	42	10	846	-33,07%	13,86%	936
2012	385	50	7	173	91	48	12	766	-39,40%	3,10%	935
2013	353	49	9	139	77	43	8	678	-46,36%	-8,75%	853
2014	347	41	4	137	99	31	9	668	-47,15%	-10,09%	905
2015	331	35	2	119	84	30	11	612	-51,58%	-17,63%	817
2016	360	36	8	136	82	32	17	671	-46,91%	-9,69%	837
2017	346	41	2	131	78	47	21	666	-47,31%	-10,36%	895
2018	323	44	3	135	71	39	23	638	-49,53%	-14,13%	821
2019	313	32	7	135	72	35	18	612	-51,58%	-17,63%	918
2020	242	23	0	95	69	28	14	471	-62,74%	-36,61%	598
totale	10.246	1.468	145	4.451	1.882	916	256	19.364			21.128

grafico 2.01 incidenti distinti per veicoli e anno

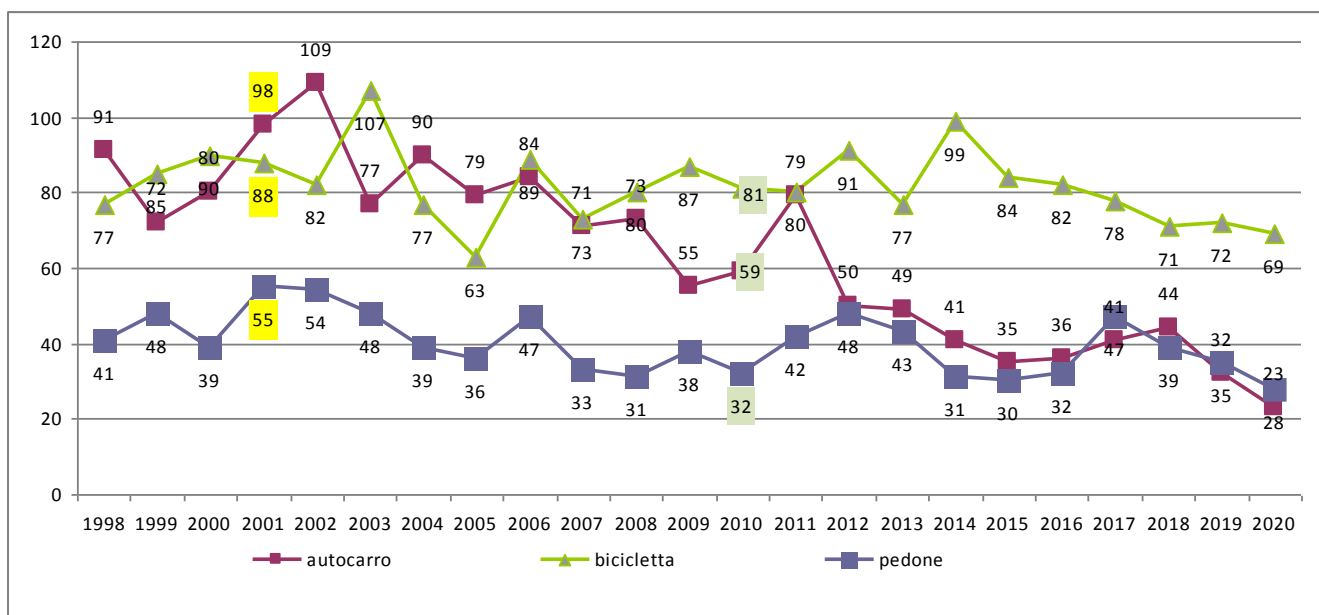
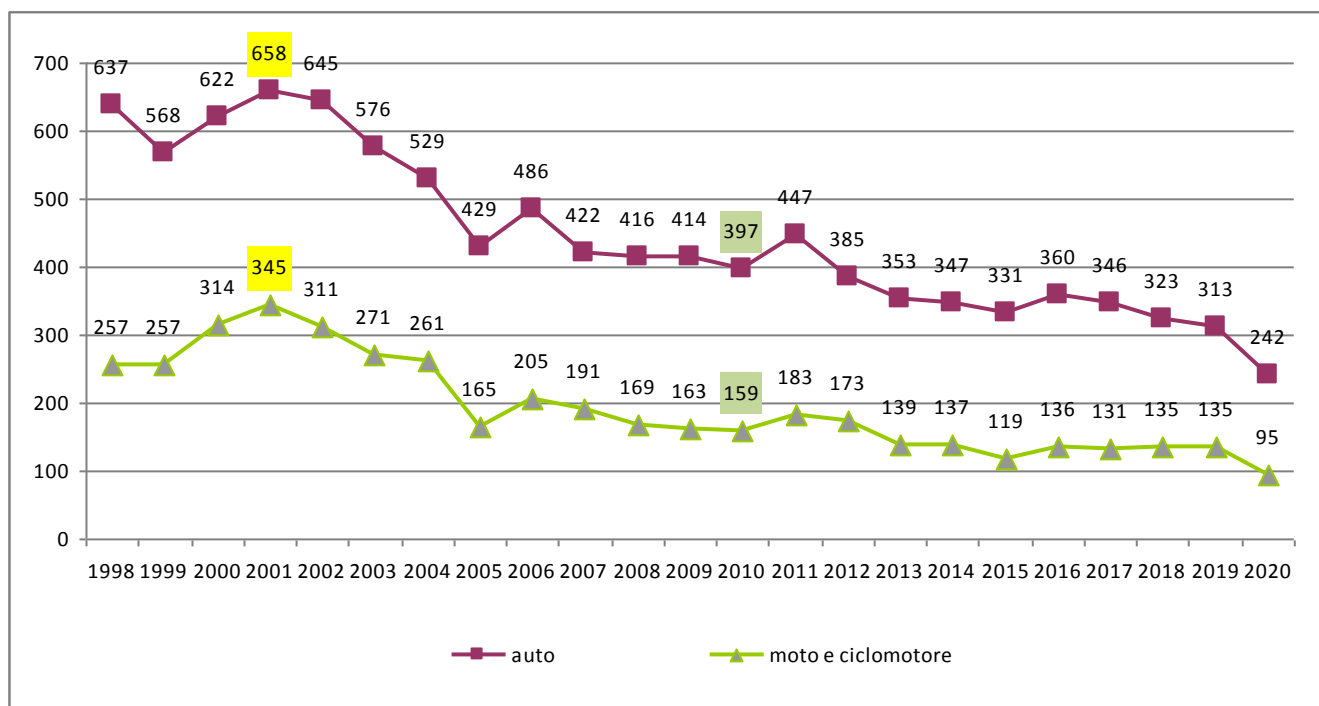
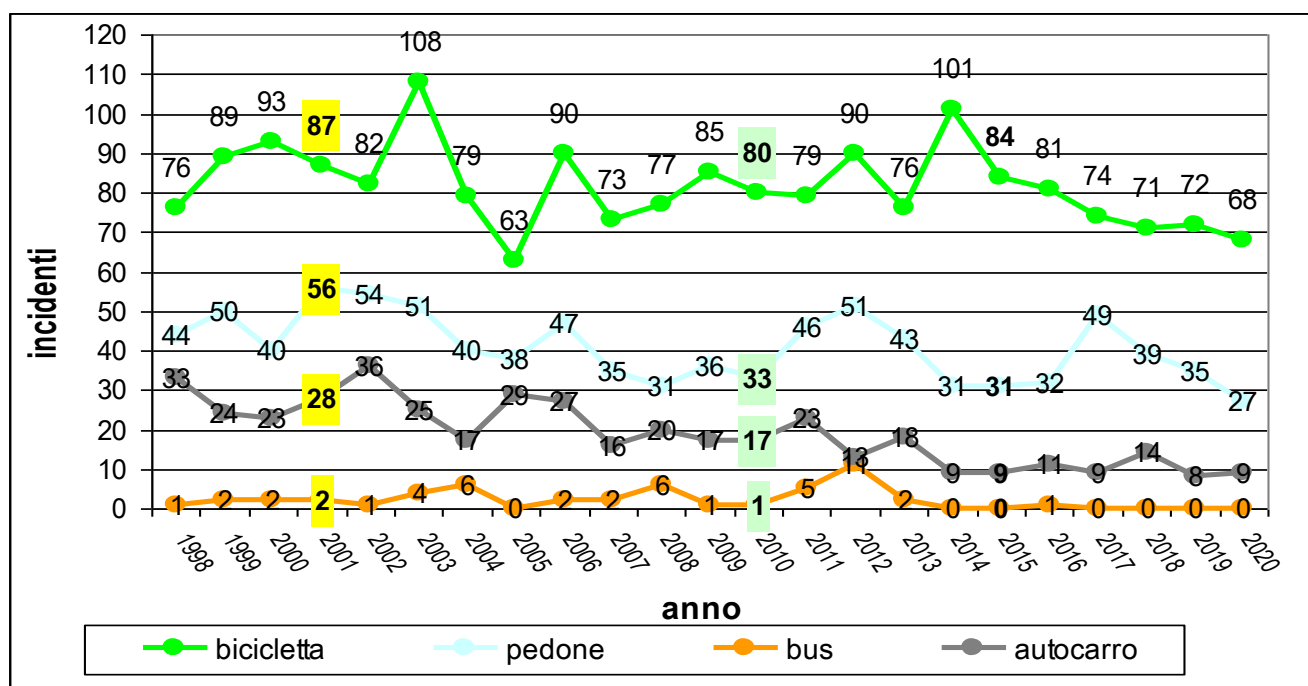
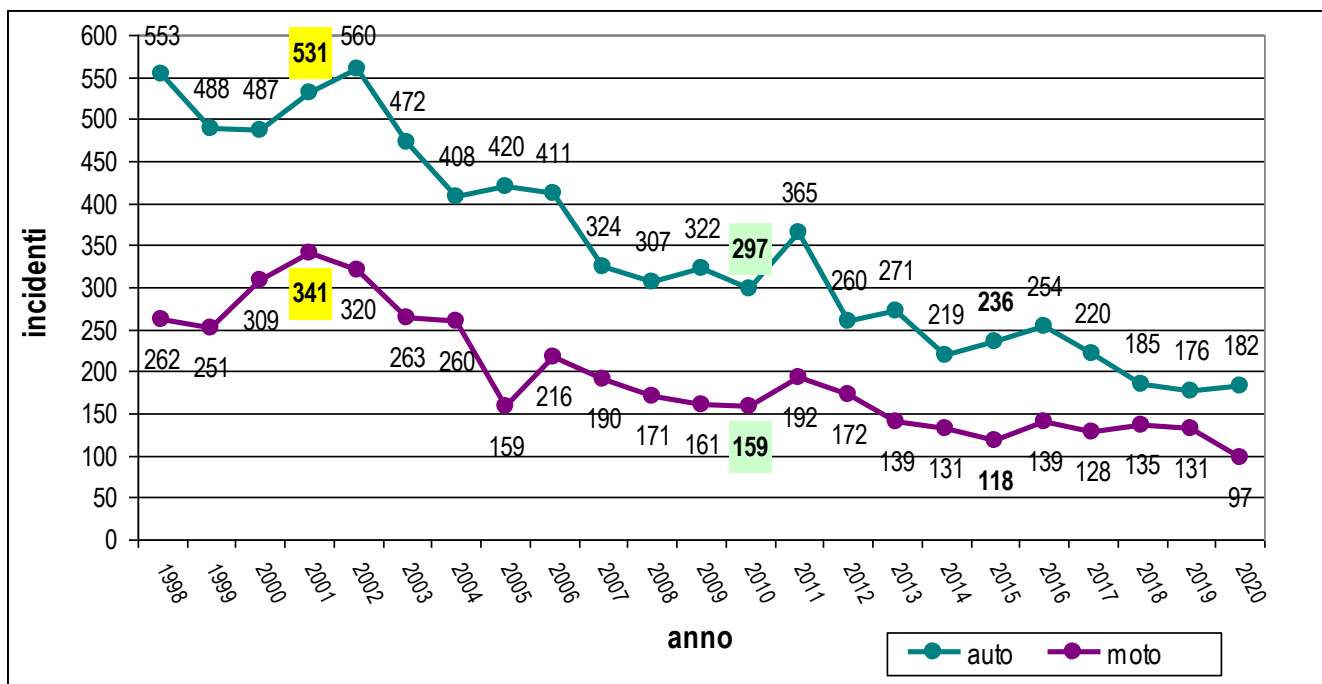


tabella 2.02 **persone** (con morti e feriti) distinti per veicoli e anno

anno	auto	moto ciclomoto	autocarro	bus	bicicletta	pedone	altro	totale	variazione rispetto anno base 2001	variazione rispetto anno base 2010
1998	553	262	33	1	76	44	2	971	-7,44%	64,86%
1999	488	251	24	2	89	50	2	906	-13,63%	53,82%
2000	487	309	23	2	93	40	5	959	-8,58%	62,82%
2001	531	341	28	2	87	56	4	1.049	0,00%	78,10%
2002	560	320	36	1	82	54	4	1.057	0,76%	79,46%
2003	472	263	25	4	108	51	7	930	-11,34%	57,89%
2004	408	260	17	6	79	40	3	813	-22,50%	38,03%
2005	420	159	29	0	63	38	2	711	-32,22%	20,71%
2006	411	216	27	2	90	47	5	798	-23,93%	35,48%
2007	324	190	16	2	73	35	1	641	-38,89%	8,83%
2008	307	171	20	6	77	31	0	612	-41,66%	3,90%
2009	322	161	17	1	85	36	2	624	-40,51%	5,94%
2010	297	159	17	1	80	33	2	589	-43,85%	0,00%
2011	365	192	23	5	79	46	1	711	-32,22%	20,71%
2012	260	172	13	11	90	51	5	602	-42,61%	2,21%
2013	271	139	18	2	76	43	6	555	-47,09%	-5,77%
2014	219	131	9	0	101	31	2	493	-53,00%	-16,30%
2015	236	118	9	0	84	31	3	481	-54,15%	-18,34%
2016	254	139	11	1	81	32	0	518	-50,62%	-12,05%
2017	220	128	9	0	74	49	0	480	-54,24%	-18,51%
2018	185	135	14	0	71	39	1	445	-57,58%	-24,45%
2019	176	131	8	0	72	35	1	423	-59,68%	-28,18%
2020	182	97	9	0	68	27	2	385	-63,30%	-34,63%
totale	7.948	4.444	435	49	1.878	939	60	15.753		

grafici 2.02 persone (con morti e feriti) distinti per veicoli e anno



Le **tabelle 2.01, 2.02 (e relativi grafici)**, mostrano gli incidenti distinti per tipologia di utenti ovvero per **veicoli e pedoni**.

La lettura dei dati è più efficace ed immediata nei corrispondenti **grafici n. 2.02**.

Nel corso dei diciannove anni dal 1998 al 2020, c'è stata una significativa riduzione delle persone coinvolte in incidenti con feriti e morti: sulle **auto (meno 67%)**, sulle **moto (meno 62%)**, sugli **autocarri (meno 73%)**.

Positiva, con margini di miglioramento, anche la diminuzione riscontrata per i **pedoni (meno 38,6%)**.

Invece, la situazione è meno positiva per le **biciclette** dove le persone coinvolte in incidenti dal 1998 al 2020, con morti e feriti, **sono diminuite del 10,5%**.

Nelle prossime schede con maggiori dettagli sugli incidenti e persone coinvolte, si evidenzierà ancora il maggior pericolo per ciclisti e pedoni.

Persone distinte per veicoli e gravità

tabella 2.03 persone distinte per veicoli e gravità con percentuali per veicoli (1998-2020)

veicolo	non ferito		ferito		morto		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
automobile	25.983	76,6%	7.879	23,2%	69	0,2%	33.931	100%
autocarro	3.262	88,2%	434	11,7%	1	0,0%	3.697	100%
bus	409	89,3%	49	10,7%	-	0,0%	458	100%
motociclo o ciclomotore	1.164	20,8%	4.374	78,0%	70	1,2%	5.608	100%
bicicletta	343	15,4%	1.845	83,1%	33	1,5%	2.221	100%
pedone	80	7,9%	896	87,9%	43	4,2%	1.019	100%
altro	586	90,7%	60	9,3%	-	0,0%	646	100%
non rilevato	133	79,2%	33	19,6%	2	1,2%	168	100%
totale	31.960	66,9%	15.570	32,6%	218	0,5%	47.748	100%

grafico 2.03 persone distinte per veicoli e gravità con percentuali per veicoli

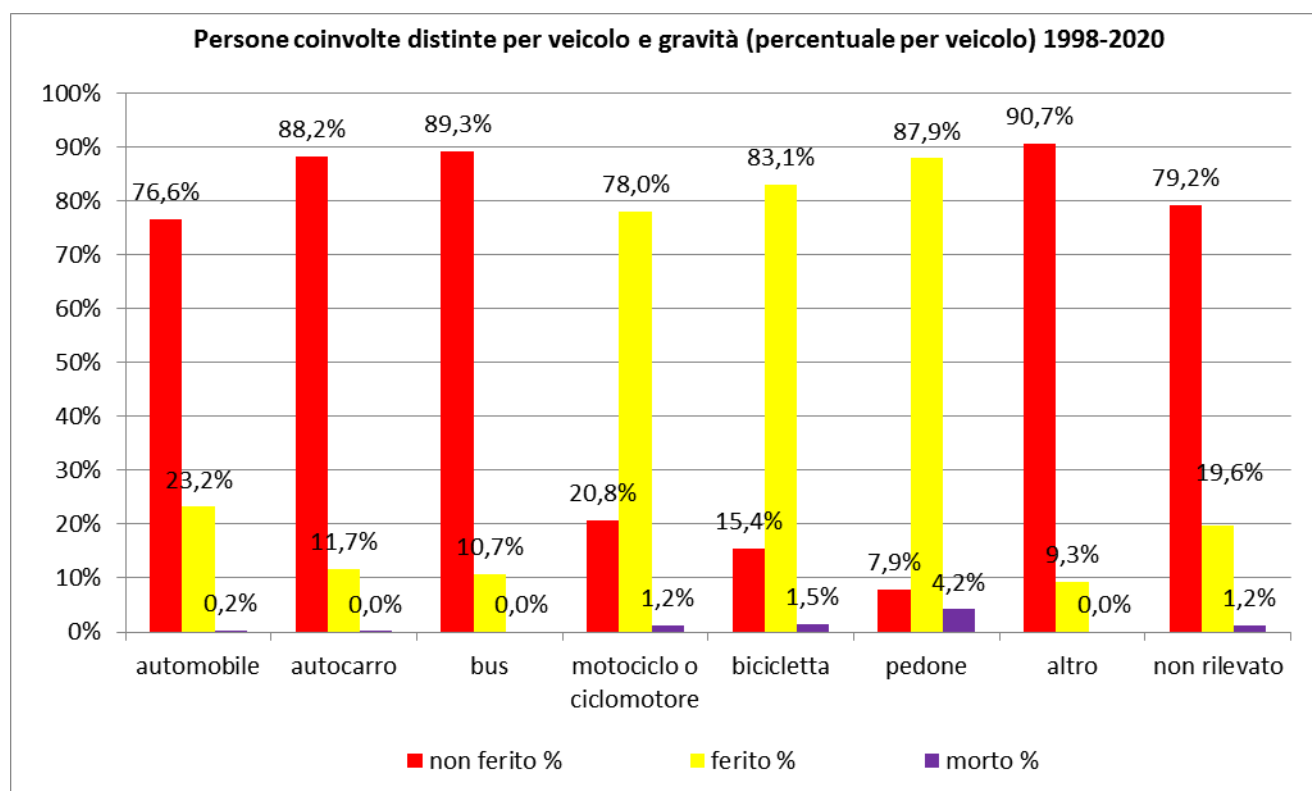
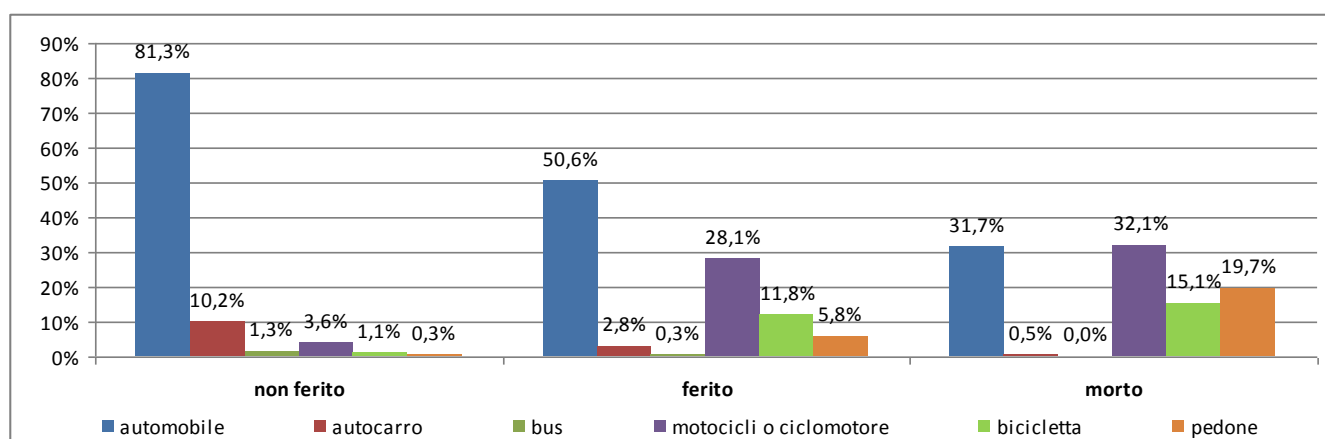


tabella 2.04 persone distinte per veicoli e gravità con percentuali per gravità (1998-2020)

veicolo	non ferito		ferito		morto		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
automobile	25.983	81,3%	7.879	50,6%	69	31,7%	33.931	71,1%
autocarro	3.262	10,2%	434	2,8%	1	0,5%	3.697	7,7%
bus	409	1,3%	49	0,3%	-	0,0%	458	1,0%
motocicli o ciclomotore	1.164	3,6%	4.374	28,1%	70	32,1%	5.608	11,7%
bicicletta	343	1,1%	1.845	11,8%	33	15,1%	2.221	4,7%
pedone	80	0,3%	896	5,8%	43	19,7%	1.019	2,1%
altro	586	1,8%	60	0,4%	-	0,0%	646	1,4%
non rilevato	133	0,4%	33	0,2%	2	0,9%	168	0,4%
totale	31.960	100%	15.570	100%	218	100%	47.748	100%

grafico 2.04 persone distinte per veicoli e gravità con percentuali per gravità (1998-2020)



Le **tabelle 2.03 e 2.04** sono uguali come valori assoluti, ma differenti come lettura delle percentuali.

In particolare la **tabella 2.04** documenta che:

- **motociclisti: il 32,1% dei morti, pari a 70 vittime in 23 anni;**
- **pedoni: il 19,7 % dei morti, pari a 43 vittime in 23 anni;**
- **ciclisti: il 15,1% dei morti, pari a 33 vittime in 23 anni.**

Sono rilevanti anche le vittime in **auto (69 morti in 23 anni)**, ma rispetto ai flussi di traffico e al rapporto tra i veicoli e le persone coinvolte in incidenti, il peso statistico per i ciclisti e pedoni è preoccupante.

Infatti, (**tabella 2.03**), su 1.019 **pedoni** coinvolti nei 23 anni l'**87,9% rimane ferito**, il **4,2% è morto** e solo il **7,9%** non riporta conseguenze.

Abbastanza simili le proporzioni per i **ciclisti**: solo il 15,4% non ha conseguenze personali, mentre **l'83,1% rimane ferito e l'1,5% muore**.

Stessi dati percentuali così elevati anche per i **motociclisti**: solo il 20,8% non ha conseguenze personali, mentre il **78% rimane ferito e l'1,2% muore**.

Invece per gli **automobilisti** il 76,6% non ha conseguenze personali negli incidenti, il **23,2% rimane ferito** e lo **0,2% ha conseguenze mortali**.

Senza conseguenze alle persone **l'88,2% di autocarri**, **l'11,7% rimane ferito** e in 23 anni sulle strade di Cesena c'è stato **un morto alla guida dei veicoli pesanti**.

Questi numeri, che in gran parte rispecchiamo i dati e i problemi nazionali, danno chiare indicazioni sulle priorità delle strategie, delle opere, del comportamento degli utenti, della sensibilizzazione, della cultura ed educazione alla mobilità: **attenzione alla sicurezza dei pedoni, dei ciclisti e un'analisi più mirata sull'incidentalità dei motociclisti**.

Incidenti e persone (conducenti + passeggeri) distinti per età e gravità

tabella 2.05 **persone** (conducenti dei veicoli) distinte per età

Fascia di età		totale	%
0-10 anni		57	0,2%
10-20 anni		2.159	6,0%
20-30 anni		6.754	18,8%
30-40 anni		7.356	20,5%
40-50 anni		7.067	19,7%
50-60 anni		5.217	14,5%
60-70 anni		3.563	9,9%
70 anni e oltre		3.733	10,4%
totale		35.906	100%

grafico 2.05 **persone** (conducenti dei veicoli) distinte per età

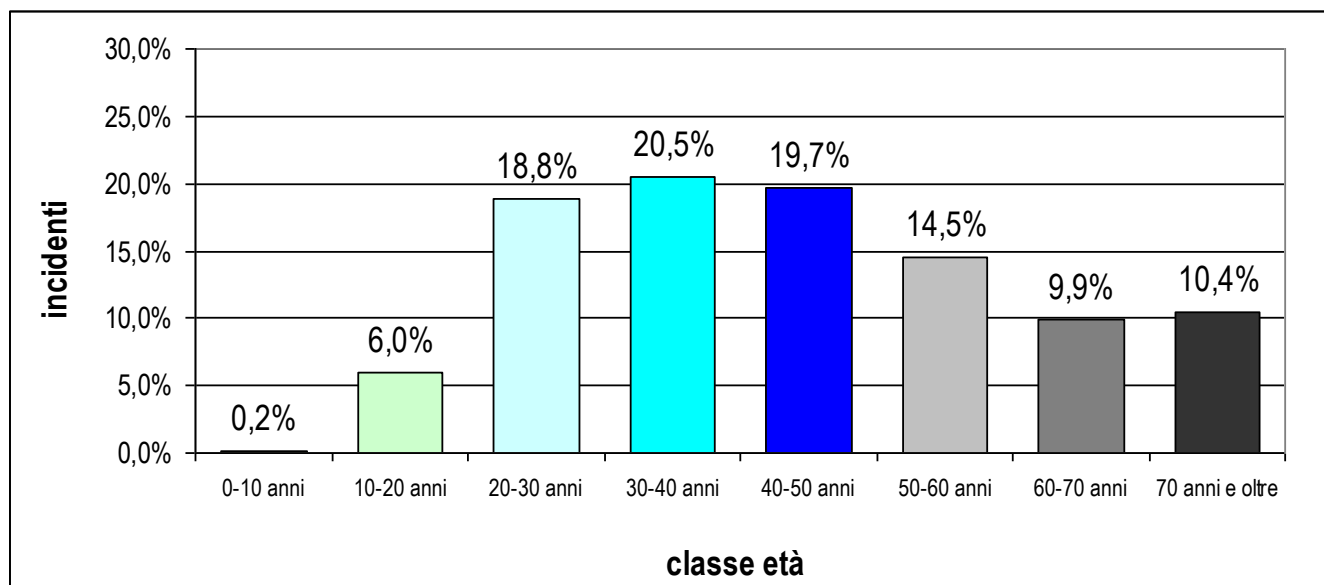
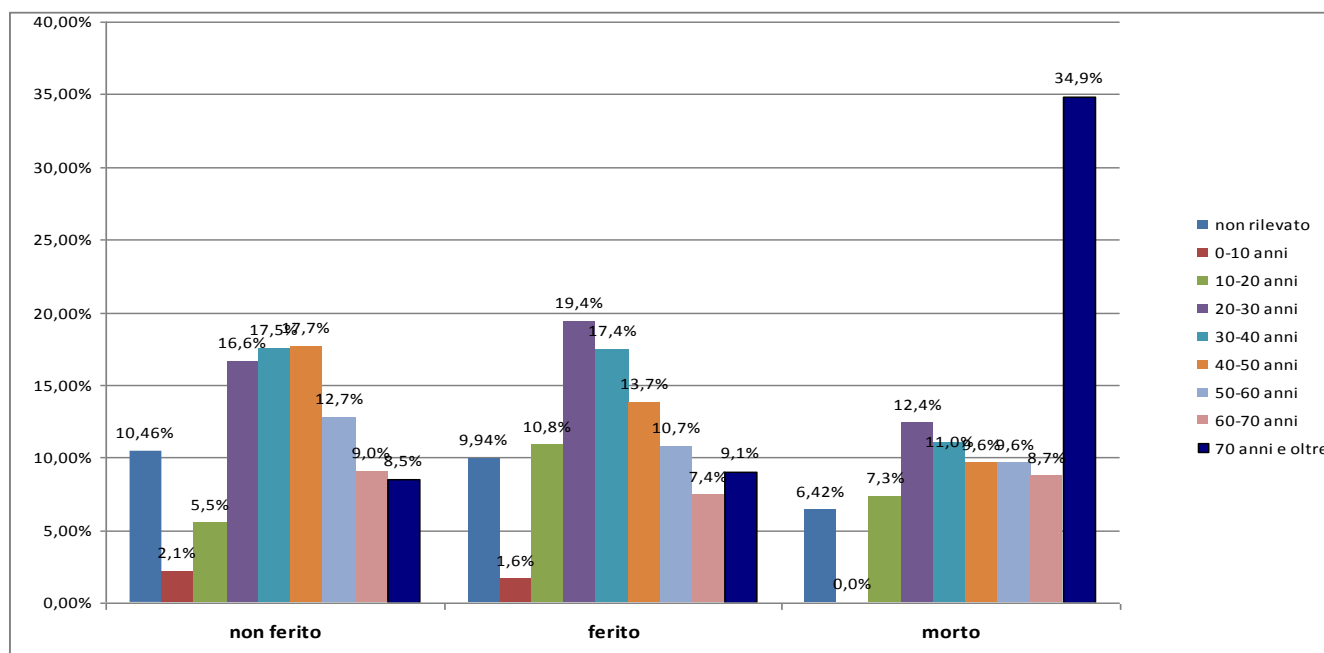


tabella 2.06 **persone** (conducenti e passeggeri dei veicoli) distinte per età e gravità

classi di età	non ferito		ferito		morto		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
non rilevato	3343	10,46%	1548	9,94%	14	6,4%	4905	10,27%
0-10 anni	678	2,12%	246	1,58%	0	0,0%	924	1,94%
10-20 anni	1.750	5,48%	1.688	10,84%	16	7,34%	3.454	7,23%
20-30 anni	5.312	16,62%	3.016	19,37%	27	12,39%	8.355	17,50%
30-40 anni	5.584	17,47%	2.711	17,41%	24	11,01%	8.319	17,42%
40-50 anni	5.645	17,66%	2.139	13,74%	21	9,63%	7.805	16,35%
50-60 anni	4.069	12,73%	1.665	10,69%	21	9,63%	5.755	12,05%
60-70 anni	2.870	8,98%	1.147	7,37%	19	8,72%	4.036	8,45%
oltre 70 anni	2.709	8,48%	1.410	9,06%	76	34,86%	4.195	8,79%
totale	31.960	100%	15.570	100%	218	100%	47.748	100%

grafico 2.06 **persone** (conducenti e passeggeri dei veicoli) distinte per età e gravità



La **tabella n. 2.05 (incidenti per età)**, conferma il dato nazionale della maggiore incidentalità nelle tre fasce 20-30, 30-40 e 40-50 ciascuna con una percentuale intorno al 20%, per un totale del **51%**.

Fortunatamente pochi incidenti coinvolgono le persone con età tra i **0-10 anni (1,9%)** e dai 10 ai 20 anni (**7,2%**). Molto significativa la percentuale delle persone **oltre i 60 anni (il 17%)**.

La **tabella n. 2.06 (incidenti e gravità per età)**, evidenzia che la fascia di età con il maggior numero di **morti** sulla strada è quella con **oltre 70 anni (76 morti in ventisei anni, pari al 34,8% del totale)**.

Questo dato è pressoché simile a quello nazionale e conferma l'alta mortalità tra le persone anziane.

Nelle altre fasce di età, si registrano maggiori **feriti (19,4%)** e **morti (12,4%)** tra i **20-30 anni** (dato omogeneo a quello nazionale).

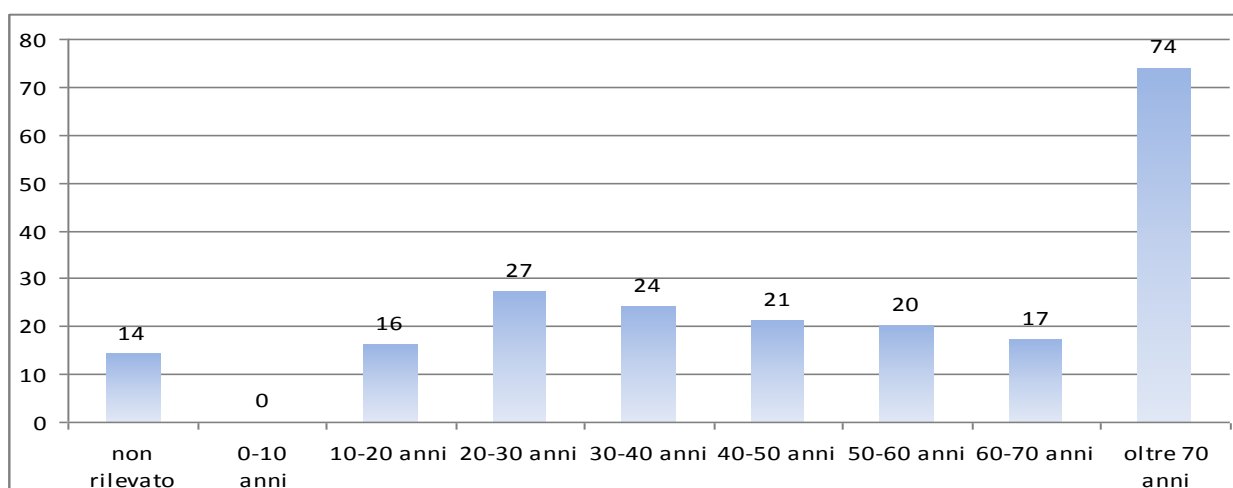
Non ci sono morti tra i 0-10 anni, mentre in ventidue anni sono morte **16 persone tra i 10-20 anni (il 7% del totale)**.

Persone ferite e morte distinte per veicoli ed età

tabella 2.07 persone morte distinte per veicoli ed età (1998-2020)

tabella 2.07 - Persone morte distinte per veicolo e classi d'età dal 1998 al 2020										
veicolo	non rilevato	0-10 anni	10-20 anni	20-30 anni	30-40 anni	40-50 anni	50-60 anni	60-70 anni	oltre 70 anni	totale
automobile	5	-	7	15	4	8	9	6	14	68
autocarro		-	-	-	-	-	-	-	1	1
bus		-	-	-	-	-	-	-	-	-
motociclo e ciclomotore	7	-	7	10	17	6	6	6	11	70
bicicletta	1	-	1	1	1	3	1	1	22	31
pedone	1	-	1	1	2	4	4	4	26	43
non rilevato		-	-	-	-	-	-	-	1	1
totale	14	0	16	27	24	21	20	17	74	214
percentuale	18,92	0,00	7,48	12,62	11,21	9,81	9,35	7,94	34,58	100,00

grafico 2.07 persone morte distinte per età (1998-2020)



La **tabella n. 2.07 (morti per veicoli)**, ci confermano i dati nazionali con la maggiore mortalità della fascia dai **20 a 40 anni (23,8%** dei morti totali).

Invece tra i **pedoni**, prevalgono i morti con un'età superiore ai **70 anni con 26 persone pari al 60,4% del totale**.

Anche per i **ciclisti** il dato dei morti per età è alto per gli **ultra settantenni**, pari al **70,9%** del totale.

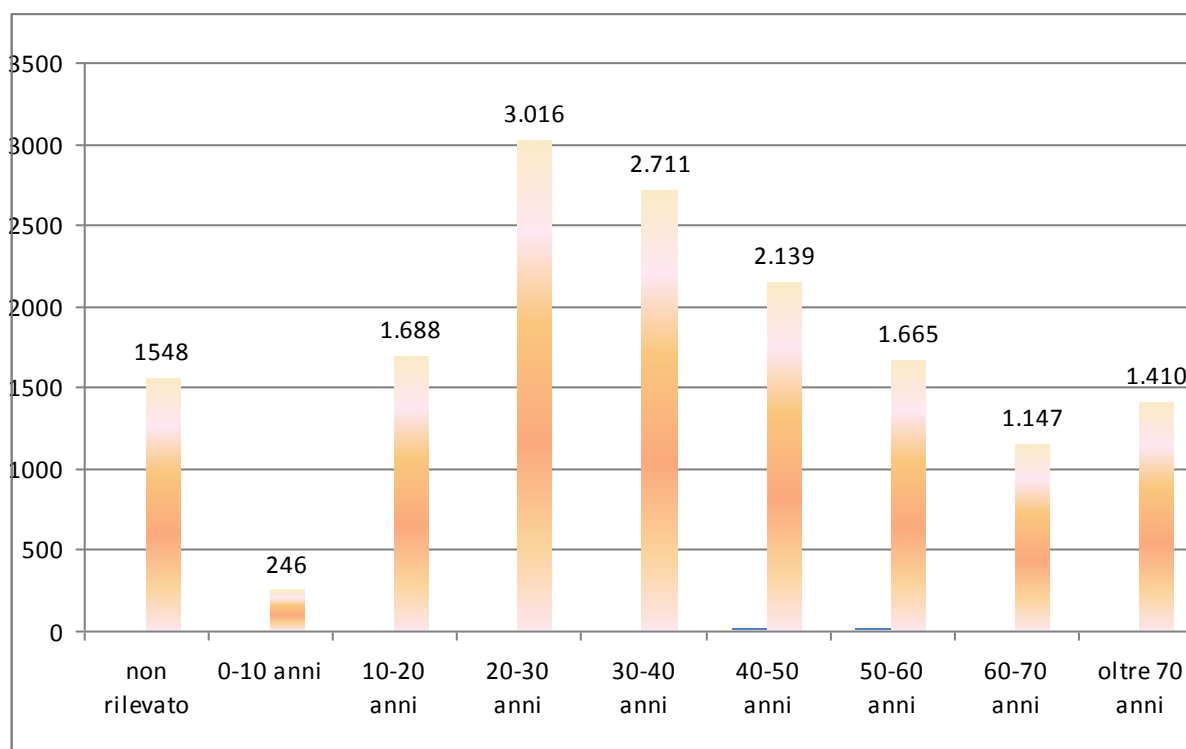
Negli **automobilisti** il maggior numero di morti è nell'età tra i **20-30 anni** (**15 morti** pari al **22,5%** del totale), oltre i **70 anni** (**altri 14 morti**) e tra i **50-60 anni** (**9 morti**).

Invece per i **motociclisti** il **57% dei morti** è compreso nell'età tra i **10-40 anni**, con una punta tra i 30-40 anni.

tabella 2.08 persone ferite distinte per veicoli ed età (1998-2020)

tabella 2.08 - Persone ferite distinte per veicolo e classi d'età dal 1998 al 2020										
veicolo	non rilevato	0-10 anni	10-20 anni	20-30 anni	30-40 anni	40-50 anni	50-60 anni	60-70 anni	oltre 70 anni	totale
automobile	778	180	530	1.912	1.557	1131	792	485	514	7.879
autocarro	54	2	9	72	106	91	54	17	29	434
bus	3	2	11	4	15	5	2	3	4	49
motociclo o ciclomotore	481	8	902	769	740	582	448	256	188	4.374
bicicletta	144	17	141	176	204	230	262	262	409	1.845
pedone	86	35	88	77	86	83	88	109	244	896
altro	2	2	3	4	2	9	11	10	17	60
non rilevato			4	2	1	8	8	5	5	33
totale	1548	246	1.688	3.016	2.711	2.139	1.665	1.147	1.410	15.570
<i>percentuale</i>	<i>9,94</i>	<i>1,58</i>	<i>10,84</i>	<i>19,37</i>	<i>17,41</i>	<i>13,74</i>	<i>10,69</i>	<i>7,37</i>	<i>9,06</i>	<i>100,00</i>

grafico 2.08 persone ferite distinte per età (1998-2020)



Le **tabella n. 2.08 (feriti per veicoli)**, rileva che il maggior numero di feriti è nella fascia di età tra i 20-30 anni (19,4%) seguita da quella tra i 30-40 anni (17,4%).

Stesse fasce di età con maggiori persone ferite tra gli **automobilisti** che sono anche la categoria con il maggior numero di feriti in assoluto: 7.879 persone pari al 50,6% del totale dei feriti.

Tra i **motociclisti** la fascia di età con il maggiore numero di feriti è quella tra i **10-20 anni**: 902 persone pari al 20,6% del totale dei feriti in moto.

Per i **ciclisti** la maggiore percentuale dei feriti è ancora tra gli **oltre 70 anni (22,2%** del totale), e ci sono feriti anche nella fascia tra i 0-10 anni (0,9% del totale).

I **pedoni** maggiormente feriti sono sempre le persone con oltre i **70 anni** con il **27,2%** del totale dei pedoni feriti, mentre tra 0-10 anni è il 3,9%.

Persone distinte per sesso e gravità

tabella 2.09 **conducenti** distinti per sesso e gravità con percentuale di gravità per sesso

sesso	senza feriti		con feriti		mortalità		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
maschio	19.604	69,48%	8.458	29,97%	155	0,55%	28.217	100,00%
femmina	7.734	61,24%	4.844	38,36%	50	0,40%	12.628	100,00%
TOTALE	27.338	66,93%	13.302	32,57%	205	0,50%	40.845	100,00%

Nella **tabella n. 2.09 (conducenti per sesso e gravità)**, i dati indicano quante persone tra maschi e femmine sono coinvolte e con quale gravità negli incidenti stradali.

Il dato è relativo perché andrebbe relazionato alle percentuali di utenti circolanti per sesso.

Ovviamente i maschi, che probabilmente circolano ancora in numero maggiore delle femmine, sono maggiormente coinvolti in **incidenti** (il 69,08 %), **feriti** (63,58%) e soprattutto **morti** (75,6%).

La lettura più significativa è quella interna ad ogni categoria, e i numeri rilevano che le **donne** sono coinvolte proporzionalmente in incidenti con **feriti (il 38,36% delle donne contro il 29,97% degli uomini)**, mentre i **maschi morti** sono proporzionalmente poco più delle donne (lo 0,55 degli incidenti rispetto allo 0,40%).

Incidenti e persone distinti per giorno e gravità

tabella 2.12 incidenti distinti per giorno della settimana e gravità (1998-2020)

giorno	senza feriti		con feriti		mortalità		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
lunedì	1.461	16,4%	1.865	15,5%	24	11,2%	3.350	15,9%
martedì	1.378	15,5%	1.821	15,2%	30	14,0%	3.229	15,3%
mercoledì	1.392	15,6%	1.849	15,4%	32	14,9%	3.273	15,5%
giovedì	1.340	15,0%	1.783	14,9%	40	18,6%	3.163	15,0%
venerdì	1.438	16,1%	1.926	16,0%	31	14,4%	3.395	16,1%
sabato	1.191	13,4%	1.685	14,0%	40	18,6%	2.916	13,8%
domenica	709	8,0%	1.071	8,9%	18	8,4%	1.798	8,5%
non rilevato	2	0,0%	2	0,0%	0	0,0%	4	0,0%
totale	8.911	100%	12.002	100%	215	100%	21.128	100%

tabella 2.13 persone distinte per giorno della settimana e gravità (1998-2020)

giorno	senza feriti		con feriti		mortalità		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
lunedì	5.121	16,0%	2.350	15,1%	25	11,5%	7.496	15,7%
martedì	4.988	15,6%	2.250	14,5%	30	13,8%	7.268	15,2%
mercoledì	4.957	15,5%	2.338	15,0%	32	14,7%	7.327	15,3%
giovedì	4.707	14,7%	2.192	14,1%	40	18,3%	6.939	14,5%
venerdì	5.064	15,8%	2.470	15,9%	33	15,1%	7.567	15,8%
sabato	4.595	14,4%	2.325	14,9%	40	18,3%	6.960	14,6%
domenica	2.521	7,9%	1.643	10,6%	18	8,3%	4.182	8,8%
non rilevato	7	2,0%	2	0,0%	-	0,0%	9	0,0%
totale	31.960	100%	15.570	100%	218	100%	47.748	100%

Nella **tabella n. 2.12** (incidenti per giorno e gravità) c'è una certa uniformità degli **incidenti** nei "giorni lavorativi" e una minore incidentalità al sabato e soprattutto alla domenica probabilmente per il minor traffico e utenti sulla strada.

I dati cambiano parzialmente nei numeri delle **persone ferite e morte per giorno** (**tabella n. 2.13**).

Il maggior numero di **morti** si registrano al **sabato (40 morti in ventitre anni)**.

Il giorno con meno morti è la **domenica (18)**, dato che, invece, è distante dalla media nazionale dove la domenica primeggia in morti con il sabato, probabilmente per il maggior traffico degli esiti e dei singoli "grandi incidenti" con molte vittime.

Simili al dato nazionale anche la media dei morti negli altri giorni della settimana.

Tra i giorni lavorativi è il **lunedì quello meno luttuoso (25 morti in ventitre anni)**, anche se è il secondo giorno con il maggior numero di incidenti (3.350 in 23 anni).

Invece i dati sulle **persone ferite per giorno**, sono quasi costanti in tutto l'arco della settimana eccetto la domenica con una percentuale inferiore rispetto agli altri giorni (10,6% del totale).

Incidenti per tipologia di fondo stradale

tabella 2.21 incidenti distinti per tipologia di fondo stradale e gravità

fondo	non ferito		ferito		morto		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
asciutto	7.192	80,71%	9.925	82,69%	178	82,79%	17.295	81,9%
bagnato	1.447	16,24%	1.695	14,12%	30	13,95%	3.172	15,0%
buche e avvallamenti	12	0,13%	11	0,09%	0	0,0%	23	0,11%
ghiacciato	46	0,52%	44	0,37%	1	0,47%	91	0,43%
innevato	44	0,49%	18	0,15%	1	0,47%	63	0,30%
sdruciolevole	62	0,70%	80	0,67%	1	0,47%	143	0,68%
non rilevato	108	1,21%	229	1,91%	4	1,86%	341	1,61%
totale	8.911	100%	12.002	100%	215	100%	21.128	100%

Nella **tabella 2.21** i numeri riportati evidenziano che la maggioranza degli incidenti stradali avvengono con buone condizioni dello stato stradale (con **asfalto asciutto l'81,9% degli incidenti**).

I flussi di traffico avvengono in gran parte su strade in "condizioni normali" e, quindi, è quasi conseguente che sia più alta l'incidentalità, ma, anche se non esistono studi in merito, è altresì probabile che i limitati incidenti sulle "strade più precarie e pericolose", siano dovuti anche al comportamento più prudente degli utenti perché il "pericolo è più evidente".

Comunque, sono pressoché irrilevanti gli incidenti in situazioni di strade con buche e sdruciolevoli (manto stradale non perfetto), con ghiaccio o neve (tutti dati inferiori al 0,5%), mentre sono significativi gli incidenti **sul bagnato (15%)** forse perché è meno percepito il pericolo e l'utente ha più difficoltà con le frenate e il controllo del veicolo.

Anche le percentuali di morti e feriti sono pressoché identiche a quelle del totale degli incidenti.

Incidenti per condizioni atmosferiche

tabella 2.22 incidenti distinti per condizioni atmosferiche

condizione atmosferica	non ferito		ferito		morto		totale	
	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%	assoluto	%
NEBBIA	95	1,07%	109	0,91%	1	0,47%	205	0,97%
NEVE	57	0,64%	37	0,31%	2	0,93%	96	0,45%
NUVOLOSO	1.536	17,24%	1.776	14,80%	31	14,42%	3.343	15,82%
PIOGGIA	901	10,11%	1.074	8,95%	16	7,44%	1.991	9,42%
SERENO	6.155	69,07%	8.672	72,25%	160	74,42%	14.987	70,93%
SOLE RADENTE	46	0,52%	97	0,81%	1	0,47%	144	0,68%
VENTO FORTE	13	0,15%	5	0,04%	0	0,0%	18	0,09%
NON RILEVATO	108	1,21%	232	1,93%	4	1,86%	344	1,63%
totale	8.911	100%	12.002	100%	215	100%	21.128	100%

Anche i dati della **tabella 2.22** evidenziano che la maggioranza degli incidenti stradali avvengono con **buone condizioni atmosferiche** (con situazione **sereno** il **70,9%** degli incidenti, con percentuali simili anche per quelli con feriti o mortali).

Tra i fattori negativi dell'ambiente, primeggia lo stato nuvoloso (15,8%), seguito dalla pioggia (9,4%), mentre gli incidenti in condizione di **nebbia sono limitati all'1%**, non solo perché i giorni nebbiosi sono percentualmente meno di quelli con altre condizioni atmosferiche, ma, probabilmente, perché con un "pericolo evidente" è più prudente il comportamento degli utenti.

Incidenti per infrazioni

tabella 2.23 incidenti distinti per infrazioni Anno 2019 (*)

Causa incidente	numero incidenti	% per causa
MANCATA PRECEDENZA / STOP	5.617	37,4%
ECESSO VELOCITA'	3.812	25,4%
CAMBIAMENTO DI DIREZIONE	1.329	8,8%
DISTANZA DI SICUREZZA	1.196	8,0%
SORPASSO	835	5,6%
CONTROMANO / MANO DA TENERE	566	3,8%
STATO EBBREZZA / STUPEFACENTI	559	3,7%
SOSTA VEICOLO	285	1,9%
COMPORAMENTO PEDONE	206	1,4%
SEMAFORO ROSSO	176	1,2%
FUORIUSCITA SBANDAMENTO	167	1,1%
COMPORAMENTO CICLISTI	123	0,8%
INTRALCIO CIRCOLAZIONE	89	0,6%
DIVIETO DI SOSTA	24	0,2%
CINTURE DI SICUREZZA	18	0,1%
DIVIETO DI ACCESSO	18	0,1%
LUCI (USO IMPROPRIO)	13	0,1%
totale	15.033	100%

(*) per il 2020, causa cambio SW di gestione incidenti, i dati non sono disponibili, è in corso l'analisi.

I numeri della **tabella 2.23 (infrazione e concausa degli incidenti)** sono molto simili ai dati medi dell'ISTAT sul rilievo nazionale degli incidenti stradali (anche se i dati non sono del tutto confrontabili perché nella tabella c'è il dato complessivo dal 1998 al 2019, periodo non confrontabile con il dato nazionale).

La "**mancata precedenza/stop**" è il primato nazionale e cesenate delle infrazioni commesse dai veicoli coinvolti negli incidenti (37,4% delle infrazioni rilevate).

Anche le altre principali infrazioni i dati locali e nazionali hanno un medesimo andamento.

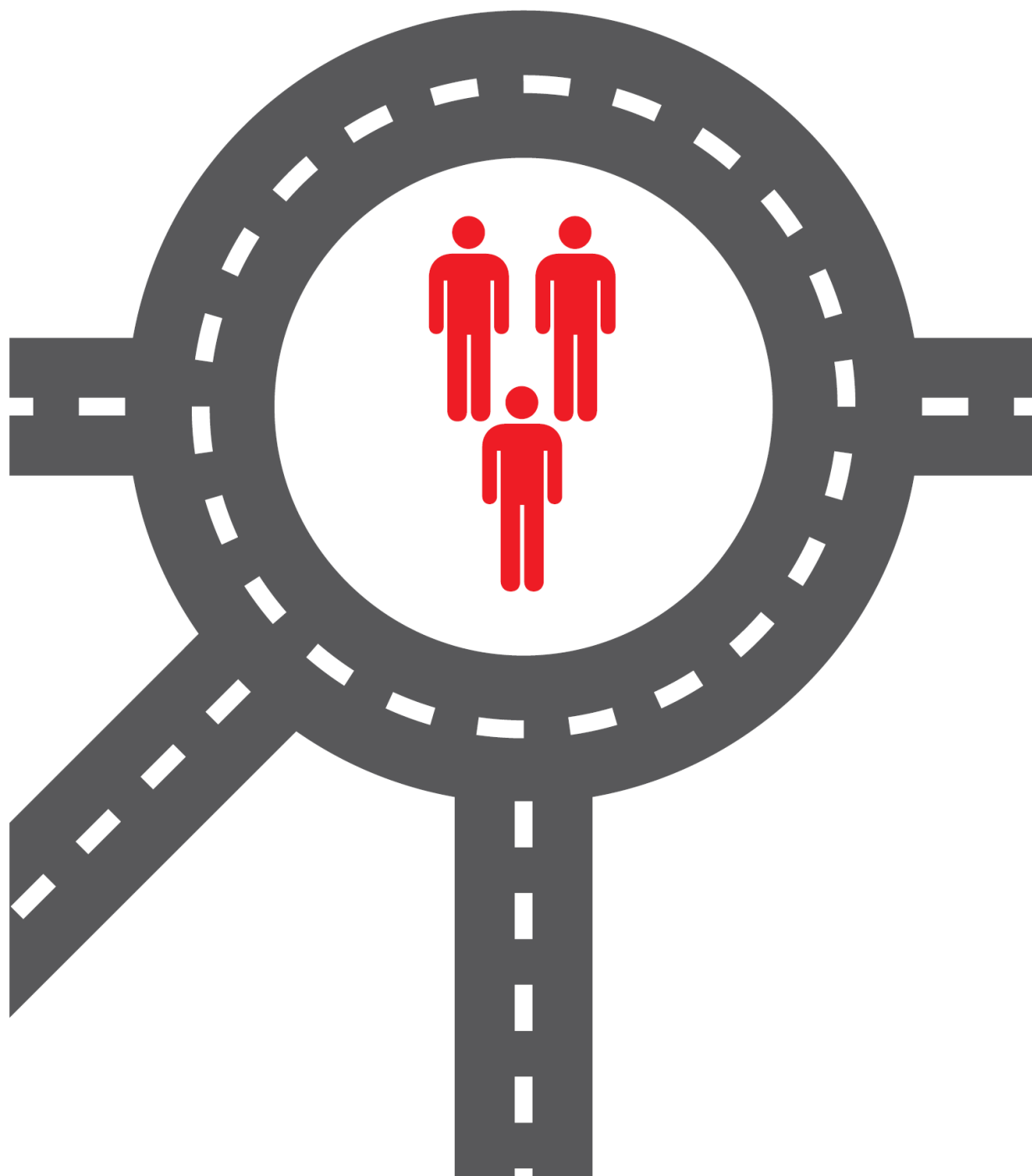
I dati cesenati sono: **eccesso di velocità (25,4%), cambiamento di direzione (8,8%), distanza di sicurezza (8%), sorpasso (5,6%), stato di ebbrezza/stupefacenti (3,7%), contromano (3,8%)**.

La maggior parte delle infrazioni e possibili cause o concause degli incidenti e della loro gravità, sono "errori" diffusi e comuni, che probabilmente commettiamo anche più volte senza avere fortunatamente la conseguenza di un incidente.

Comunque nelle infrazioni ci sono delle responsabilità più rilevanti e che contengono un oggettivo pericolo nell'atto stesso e nella possibilità di determinare incidenti gravi: l'eccessiva velocità, il sorpasso, la guida in stato di ebbrezza o di stupefacenti, la guida contromano, il transito con il rosso semaforico.

Questi dati rilevano che i numeri più alti degli incidenti (e l'impegno per ridurli), hanno elementi quantitativi diffusi tra gli utenti quotidiani che possiamo definire "normali" rispetto ai gravissimi, irresponsabili ed oggettivi comportamenti pericolosi.

03. I casi particolari delle strade più incidentate



Presentazione

In questo capitolo presentiamo una sintetica analisi dei cosiddetti “buchi neri”, con i dati sulle strade che hanno registrato il maggior numero di incidenti.

I “piani della sicurezza stradale dei quartieri” sono lo strumento più efficace per analizzare questi dati e per assumere le decisioni strutturali, funzionali o gestionali di aggiornamento della rete stradale, per ridurre gli incidenti stradali.

In questi piani, gli incidenti sono analizzati non solo per singola strada e intersezione, ma nelle dinamiche della mobilità interna al quartiere, per comprendere tutte le possibili cause e concause degli incidenti stradali e le molteplici soluzioni per ridurli in quantità e gravità.

Infatti, molto spesso gli incidenti o anche la “percezione del pericolo” su una strada inadeguata, non si risolvono con il solo intervento sulla stessa strada, ma modificando gli errori del sistema della circolazione e della mobilità nell'intero quartiere che incidono su quella strada che ha maggiori incidenti. Inoltre, occorre monitorare che i benefici di sicurezza ottenuti sulla singola strada non spostino i pericoli, l'insicurezza e gli incidenti su altre strade, percorsi e intersezioni dove, ad esempio si sono impropriamente “deviati” i maggiori flussi di traffico che spesso completano l'equazione di maggiori incidenti.

Per questi motivi solo con i “piani di quartiere” si ha lo strumento per un controllo ampio dei problemi e delle soluzioni della mobilità e del loro effetto puntuale e diffuso, con la possibilità di garantire o monitorare che ciò che è fatto in un luogo non danneggi un'altra area, e che ciò che si esegue oggi non sia in contrasto con ciò che serve o deve essere fatto domani.

Nel 2010, 2011 e anni successivi abbiamo effettuato questa ricerca con diversi piani della sicurezza stradale (attuati), nei quartieri Stadio, Vigne-S.Egidio, Oltresavio, Osservanza-Monte, Ponte Abbadesse, ecc., con “progetti condivisi” con i residenti e gli operatori degli stessi quartieri, dedicando quattro incontri operativi per ciascun piano.

Negli anni precedenti abbiamo studiato i progetti in altri quartieri, ma inizialmente non avevamo a disposizione la puntuale localizzazione degli incidenti stradali, delle loro cause e utenti coinvolti, e, quindi, era più arbitrario il confronto costruttivo con i cittadini, ed eravamo più incerti sull'efficacia degli interventi attuati.

tabella 3.01 le dieci strade più incidentate nel 2020

STRADA	LUNGHEZZA IN KM	INCIDENTI SENZA FERITI	INCIDENTI CON FERITI	INCIDENTI MORTALI	TOTALE INCIDENTI	INCIDENTI SENZA FERITI PER KM	INCIDENTI CON FERITI PER KM	INCIDENTI MORTALI PER KM	INCIDENTI TOTALI PER KM	POSIZIONE 2020
Via Madonna dello Schioppo	1,49	4	6	0	10	2,68	4,02	0	6,71	1
Via Emilia (da Levante a Ponente)	14,7	35	48	2	85	2,38	3,26	0,13	5,78	2
Via Cavalcavia	1,23	1	5	0	6	0,81	4,06	0	4,87	3
Via Romea	3,14	6	9	0	15	1,91	2,86	0	4,77	4
Via Fiorenzuola	1,32	1	5	0	6	0,75	3,78	0	4,54	5
Via La Malfa Ugo	9,51	22	12	0	34	2,31	1,26	0	3,58	6
Via Savio	2,52	4	5	0	9	1,58	1,98	0	3,57	7
Strada Prov. 123 Sala	4,76	3	12	0	15	0,63	2,52	0	3,15	8
Via Cervese	8,91	13	16	0	29	1,45	1,79	0	3,25	9
Via San Vittore	3,26	4	5	0	9	1,22	1,53	0	2,76	10

Nella **tabella 3.01**, sono elencate le strade di Cesena dove nel 2020 è stato rilevato il maggior numero di incidenti. In questa pubblicazione abbiamo limitato l'informazione utilizzando l'indice omogeneo del numero di incidenti per chilometro di strada.

La strada con il maggior numero di sinistri è la **via Madonna dello Schioppo**: la media degli incidenti 2020 (6,71 per solo 1,49 Km). Tuttavia è bene sottolineare che nel 2001 sull'asse della Via Emilia fu registrato il più alto numero di incidenti per Km (18,9): rispetto a questo dato negli anni successivi si è registrata una notevole diminuzione.

tabella 3.02 Feriti per Km nelle dieci strade più incidentate

NOME VIA	LUNGHEZZA IN KM	TOTALE INCIDENTI	INCIDENTI CON FERITI	PERSONE FERITE	FERITI PER KM
Via Emilia	14,7	147	84	97	6,60
Via Calcinaro	3,2	13	9	15	4,69
Via Savio	2,5	15	9	9	3,60
Via Romea	3,1	17	11	11	3,55
Via Ravennate	8,4	34	16	20	2,38
Via Cesenatico	5,9	13	11	13	2,20
Via Cervese	8,9	31	16	18	2,02
Via Cerchia di S.Egidio	3,8	14	5	7	1,84
Via Ugo La Malfa	9,5	20	9	14	1,47
Via Dismano	7,9	17	6	8	1,01

L'ultima elaborazione di questo studio ci mostra, per l'anno 2020, le persone ferite per Km di strada: come nella precedente il triste primato tocca alla Via Emilia, rilevata in tutto il suo asse.

L'incidentalità sulla Via Emilia è pressoché costante su tutto il tragitto urbano, anche se occorre un'indagine dettagliata per comprendere tutte le singole cause, utenti, orari e modalità degli incidenti per aumentare la sicurezza ed il ruolo di asse urbano, con priorità di movimento ai pedoni, ai ciclisti e alla socializzazione delle strade e degli spazi pubblici adiacenti.

Le dieci strade più incidentate corrispondono, di massima, con le strade più trafficate e, soprattutto, con i principali assi viari di ingresso ed uscita dalla città: Via Savio, Via Romea, Via Cervese, Via Cesenatico, Via Dismano. E queste strade sono quasi sempre strade urbane.

Conclusioni

Il Comune di Cesena da oltre 16 anni ha avviato un percorso per la messa in sicurezza delle principali intersezioni stradali.

L'efficacia degli interventi, la maggiore sicurezza e la riduzione degli incidenti sono stati conseguenti alla **diffusa riqualificazione della "sistema della mobilità"** che ha interessato intere strade, interi quartieri, tutta la rete stradale comunale, determinando soprattutto una diffusa e visibile qualità strutturale e funzionale delle strade che ha inciso positivamente sul migliore comportamento di tutti gli utenti della strada che, alla fine, è il contributo decisivo per la sicurezza.

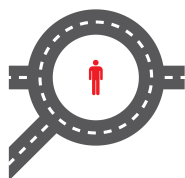
La costante e chiara qualità delle strade è il fattore iniziale e fondamentale per ottenere un migliore, semplice, facile e corretto comportamento degli utenti.

La collaborazione facile ed intelligente tra la strada sicura e l'utente responsabile, deve essere aiutata da un'altrettanta costante educazione alla mobilità, come ulteriore scelta sociale ed individuale su come muoversi, sul rispetto delle diverse esigenze e tempi di tutti gli utenti, e di un destino positivo e sostenibile per la mobilità delle future generazioni.

Tutto questo insieme di strutture, funzioni, consapevolezza, responsabilità, scelte prioritarie e lungimiranti, è il **"progetto permanente della sicurezza stradale senza limiti di spazio e di tempo"**.

Oltre alla qualità delle strutture stradali ed ai comportamenti degli utenti, è importante incidere anche sui "modelli di viabilità", sulle possibilità di compiere scelte concrete di mobilità sostenibili, dove efficacemente si riduce l'uso dell'auto, si aumenta l'auto condivisa, si creano vantaggi e priorità per l'utilizzo del trasporto pubblico e della bicicletta.

Amministrare significa definire delle priorità per la collettività, e le scelte di rinnovare tutte le "vecchie strade urbane" senza regole e qualità, di costruire rotonde, piste ciclabili e percorsi pedonali, di modificare completamente la segnaletica stradale verticale e orizzontale, di condividere con i cittadini le trasformazioni delle strade, si sono dimostrata una soluzione strategica decisiva per ridurre gli incidenti e la loro gravità.



I progetti del Comune di Cesena sulla mobilità e la sicurezza stradale, si chiudono sempre con "fine & ... continua" perché con un progetto si risolvono dei problemi, ma devono continuare l'impegno per migliorare altri luoghi, altre funzioni, altre strutture e altre sicurezze del sistema della mobilità.

Gli stessi progetti riportano sempre una frase del premio Nobel Hermanne Hesse: *"Penso spesso che se tutte le case e le strade avessero un aspetto gradevole e ordinato e nobile la gente sarebbe necessariamente gentile e amabile"*.

Con un po' di poesia, dopo la tristezza dei numeri di questa pubblicazione, crediamo che questa frase esprima il giusto equilibrio di quello che abbiamo scritto e illustrato in queste pagine: le strade possono essere ordinate e organizzate meglio per aiutare i migliori comportamenti, collaborazioni e sicurezza delle persone,

Questo almeno il compito e l'obiettivo continuo del Comune di Cesena.