

Hinterland

HINTERLAND@ECO.BG.IT
www.ecodibergamo.it/cronaca/section/

Brusaporto, Scanzo e Pedrengo: il rischio corre sulle strade

I numeri. In dieci anni sulle provinciali dell'hinterland ci sono stati 374 gravi incidenti con 5 morti e 526 feriti. Bilancio negativo pure per Orio al Serio con 59 soccorsi

LUCA BONZANNI

La mappa degli schianti, dei rischi e anche delle tragedie. Con dei «centri» tristemente evidenziati: Brusaporto, Pedrengo, Scanzo. E un andamento che oscilla, ma che sostanzialmente non vira per davvero verso il basso. Sono le statistiche relative agli incidenti e alle vittime sulle strade provinciali dell'hinterland, un reticolato fondamentale per la viabilità ma spesso altrettanto pericoloso.

Secondi i numeri forniti da Aci e Istat, tra 2007 e 2016 (ultimo dato disponibile) sui tratti delle provinciali che scorrono nei comuni della cintura urbana del capoluogo bergamasco si sono registrati 374 gravi incidenti, cioè schianti che hanno reso necessario l'intervento di forze dell'ordine per i rilievi e dei sanitari per i soccorsi delle persone coinvolte. Un bilancio non dei migliori, considerando che nelle statistiche manca – perché non disponibile – una fetta consistente della mobilità orobica, cioè le ex Statali (l'Acì non con-

L'arteria più pericolosa è la Sp 67, Alzano-Costa di Mezzate: 78 gli schianti

teggia quelle arterie «declassate», come l'ex Ss 470, l'ex 671, la Briantea, fondamentali vie di comunicazione anche per alcune zone dell'hinterland).

Nel decennio analizzato, la maglia nera della sicurezza è per quei pezzi d'asfalto provinciale che ricadono in territorio di Brusaporto e Pedrengo: nei due comuni si sono registrati 48 schianti. Segue Scanzorosciate, con 43, poi in numeri s'abbassano sensibilmente: 29 incidenti a Gorle, 28 a Orio e Torre de' Roveri, 27 a Villa d'Almè. Pessimismo e segnali un poco incoraggianti si alternano guardando all'andamento nel corso degli anni: dai 27 «crash» in tutto l'hinterland del 2007 si è saliti ai 47 del 2016; in mezzo, però, c'è una piccola riduzione rispetto ai 53 gravi scontri conteggiati sia nel 2012 che nel 2013.

Dagli incidenti alle conseguenze. In dieci anni, i morti sono stati 5 mentre i feriti sulle provinciali dell'hinterland sono stati 526: il 2007 ne aveva avuti 37, nel 2016 si è saliti a 72, ma il picco si è avuto nel 2012 con 89 feriti. Scandagliando i singoli comuni, le statistiche decennali mettono sotto la lente Brusaporto: sono 67 le persone che hanno riportato ferite negli scontri avvenuti su segmenti di provinciali che ricadono in quel comune. Bilancio fortemente negativo per Orio al Serio: se gli incidenti sono stati 28, i feriti

sono invece 59. I feriti in territorio di Scanzorosciate sono 58, 53 a Pedrengo, 45 a Torre Boldone, 39 a Torre de' Roveri e Villa d'Almè. Cinque, in dieci anni, i morti rilevati dall'Acì sulle strade provinciali dell'hinterland: due in territorio di Pedrengo, tre in quello di Scanzorosciate. Unendo le singole «frazioni» delle provinciali che passano nell'hinterland, l'arteria più pericolosa è la Sp 67, la Alzano-Costa di Mezzate, che nell'hinterland attraversa Pedrengo, Brusaporto e Scanzorosciate: in dieci anni sono stati 78 gli incidenti, molti di più rispetto a ogni altra via di comunicazione del «censimento»; solo nel 2016, ultimo anno delle statistiche, sono stati 18 gli scontri, divisi esattamente a metà tra le «frazioni» situate a Pedrengo e Scanzorosciate. Situazione spesso critica anche sulla Provinciale 35, porta d'ingresso alla Val Seriana: 35 «crash» gravi in dieci anni, di cui 23 a Torre Boldone e 12 a Ranica. Verso invece la Val Brembana, problemi sulla Provinciale 14: 28 gli incidenti del decennio analizzato, quasi totalmente localizzati a Villa d'Almè. La «Calepina», cioè la Provinciale 91, la più pericolosa della Bergamasca, miete incidenti anche nei chilometri di hinterland che attraversa (in territorio di Brusaporto e Seriate), con 23 schianti in dieci anni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

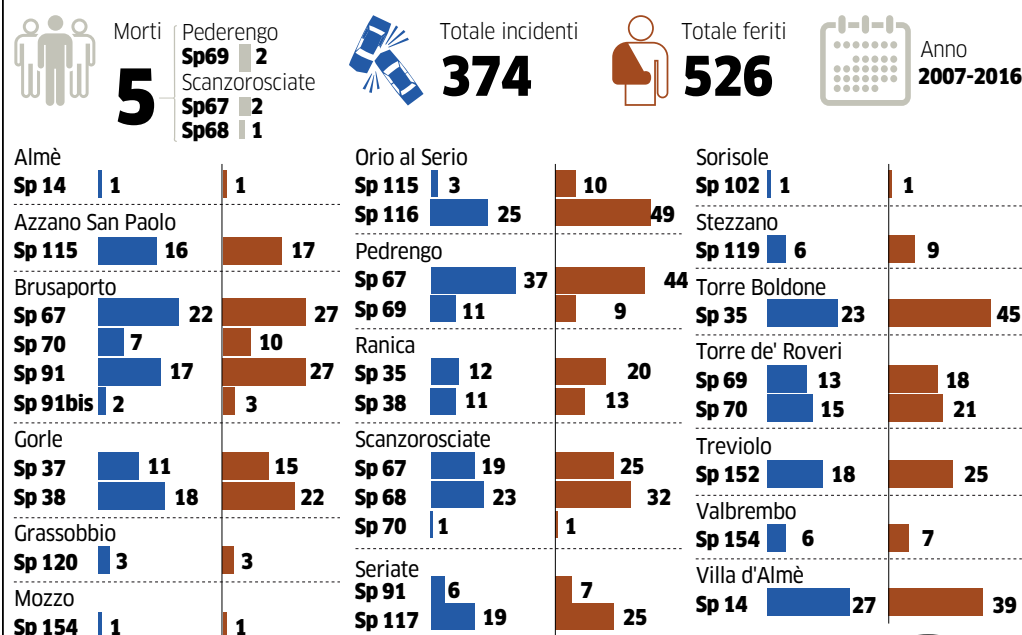
Bici elettriche, c'è un bando a Torre

Il Comune di Torre Boldone da un contributo a chi acquista una bici elettrica. A breve il bando: sono previsti incentivi da 100 a 200 euro. Tutti i cittadini potranno partecipare, c'è tempo fino al 31 dicembre 2018.

A pagina 26

Le strade più pericolose dell'hinterland

Sono escluse le ex Statali declassate a Provinciali



Montenegro

«Troppe infrazioni nei pressi della galleria»

Nel conteggio dell'Acì, quella strada non c'è. Ma resta una delle più interessate da incidenti, anche dalle conseguenze più gravi. Dopo

lo schianto mortale dello scorso 22 maggio tra Scanzorosciate e Torre de' Roveri, poco prima dell'ingresso nella galleria Montenegro, un lettore ha scritto per ribadire la pericolosità del tratto, sotto accusa in particolare il «fazzoletto» di asfalto tra la galleria e un'area di servizio in territorio di Pedrengo. «La mia professione mi porta spesso a transitare in quella zona infelice. Il primo pensiero che ho avuto

quando è stata inaugurata la stazione di servizio è stato: prima o poi ci scappa il morto. Triste presagio», scrive il lettore. Elenando poi tutte le «infrazioni» più comuni: dal mancato rispetto dei limiti di velocità, dello Stop e della linea di arresto da parte dei veicoli in uscita dalla stazione di servizio, al mancato rispetto della direzione obbligatoria da parte di chi viaggia in direzione Seriate. Con conseguenze spesso gravi. L.B.

I sindaci: si intervenga. La Provincia: valutiamo i tutor

Dopo l'ultimo grave incidente lungo la superstrada della Valle Seriana, che ha visto solo una settimana fa la morte di un giovane motociclista di Alzano, si sono riaccese le polemiche sulla sicurezza del tratto riguardante i comuni di Pedrengo, Scanzorosciate e Torre de' Roveri. I primi a richiedere un piano di controlli più severo sono proprio i sindaci, stanchi di assistere alle manovre spericolate di alcuni automobilisti. «Percorro frequentemente questa strada provinciale – spiega il sindaco di Pedrengo Gabriele Gabbia-

dini – e ogni volta assisto a scene davvero pericolose. Recentemente, tornando da Nembo in direzione Seriate, mi sono trovato un'auto davanti che ha fatto un'inversione a "U" prima della galleria e, poco dopo, una vettura in contromano e in sorpasso con doppia striscia continua. Il rischio incidenti è troppo alto per causa dell'inciviltà di certi automobilisti che mettono a repentaglio la vita di tutti gli utenti della strada. Per questo coinvolgerò la nostra polizia locale per chiedere alla Provincia di attuare controlli per limitare

il rischio: non è possibile rischiare la vita così». «Sosteniamo l'appello di Gabbia – dicono i sindaci Davide Casati di Scanzorosciate e Matteo Lebbolo di Torre de' Roveri –, anche le nostre amministrazioni si sono già mosse in merito, richiedendo un sistema severo di controllo. Da anni chiediamo nuove misure per incrementare la sicurezza di tutti gli utenti, con un sistema di autovelox o di tutor, oltre a maggiori controlli da parte delle polizie locali. Siamo favorevoli all'introduzione di nuovi sistemi di monitoraggio



I controlli sulle strade

che non abbiano solo un ruolo sanzionatorio, ma soprattutto educativo». Una prima misura da parte della Provincia di Bergamo è già arrivata. Dal primo giugno, infatti, un'ordinanza dell'amministrazione provinciale ha reso omogenei i limiti di velocità della superstrada della Valle Seriana, da Seriate a Cene. Il limite è fissato a 70 chilometri orari, con i consueti 40 chilometri orari su tutte le rampe di accesso e di uscita. «La questione sicurezza sulla superstrada – commenta Pasquale Gandolfi, consigliere provinciale con

delega alla Viabilità – è nota da tempo. Insieme alla Prefettura e ai vertici dell'Arma e della Polizia stradale abbiamo condiviso un tavolo tecnico sulla sicurezza, concluso con la decisione di non installare sistemi di autovelox nel tratto di statale di competenza dei comuni dell'hinterland. Un sistema inopportuno, perché esclusivamente punitivo e non educativo». «Esclusi gli autovelox – conclude il consigliere – abbiamo però iniziato una riflessione sulla possibilità di installare dei tutor. Attendiamo sviluppi per capire se la gestione ricadrà nelle mani dei Comuni o della Polizia stradale».

Laura Arrighetti