ABRUZZO SERA
www.abruzzosera.it

Fiab: “A L’Aquila contiamo la 170esima persona a piedi uccisa in Italia nel 2025”

25 Giugno 2025



Ancora una vittima della strada investita da una delle tante persone che guidano senza alcuna percezione dell’alto rischio che corrono per sé e che fanno correre agli altri. Una signora 78enne che sarà stata moglie, mamma, nonna, zia: provate a immaginare se uccidessero una vostra parente stretta.

Non c’è consolazione per alcuna delle 169 (+1 *ndr*) persone uccise dal 1° gennaio 2025, di cui ben 84 avevano più di 65 anni: lo dicono i dati di ASAPS-Sapidata Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale.

Secondo Euromobility 2022 nella città dell’Aquila abbiamo il più alto indice di motorizzazione d’Italia fra le maggiori città italiane con 800 automobili per 1.000 abitanti , ben al di sopra della media italiana che, secondo Eurostat, nel 2022 era di 684 automobili per 1.000 abitanti: Italia prima in Europa!

Colpa dell'autocentrismo di cui soffriamo, colpa del disastrato Trasporto Pubblico Locale gestito dall'AMA (cioè il Comune), e ci fermiamo qui.
Via Corrado IV è una strada di 9 metri di larghezza nel tratto antistante Piazza d'Armi e 8 metri dove è stata investita e uccisa l'anziana signora, prima della rotonda che raccorda via XXV aprile, via XX settembre e via Vicentini.
Che utilità ci sia a mantenere corsie di oltre 4 metri è un mistero quando poi, in entrata alla città, c'è un vero e proprio imbuto. Inoltre una "strada urbana di quartiere", quale potrebbe essere (o diventare) secondo la normativa, ha una corsia di minimo 3 metri. Se invece via Corrado IV è classificata ad un livello appena superiore cioè "strada urbana di scorrimento", peggio sarebbe!
Strade larghe = invito a correre: "a me non succede", "non posso fare tardi".
Strade così larghe, oltretutto, creano una frattura sociale dividendo letteralmente in due una intera zona, un intero quartiere.
Due carreggiate, e quindi 4 corsie di 16-18 metri in totale, permetterebbero agevolmente di creare corsie riservate ai bus, una pista ciclabile protetta monodirezionale per senso di marcia, aree importanti per la fermata dei bus nonché il conseguente restringimento della carreggiata e quindi il deciso accorciamento della distanza di attraversamento pedonale.
Una città del futuro con vere e propie autostrade al proprio interno è solo un posto dove si vive con il torcicollo, guardando solo il passato che, come tale, è anacronistico per definizione.
Se vuoi vedere un video su come usare meglio la strada clicca qui