

Nessuno per ora va ai 30 all'ora

Primo giorno lavorativo con il divieto. La Cgil apre: modificare gli orari del lavoro

Il primo giorno lavorativo a 30 all'ora passa come un giorno qualunque. Per le strade di Bologna non ci si accorge quasi della sperimentazione: bus e veicoli privati si muovono come sempre, è difficile incontrare vigili urbani che indirizzino gli automobilisti al rispetto delle nuove regole. Ci vorrà tempo, come aveva assicurato il sindaco Lepore sabato scorso al taglio del nastro, ma intanto i sindacati avvertono: serve un confronto serio con l'amministrazione comunale. Arrivano an-

che le prime proposte: tra queste corsie preferenziali ampliate e a 50 all'ora e una Città 30 per fasce orarie.

a pagina **2 Merlini**

Corriere di Bologna
4 luglio 2023

In pochi rispettano i limiti Nemmeno i bus vanno ai 30

Nel primo giorno feriale le norme disattese. La Cgil plaude alla novità: ma vanno modificati gli orari di lavoro

La prima vera prova su strada della Città 30 è andata in scena ieri. Ma a ben vedere dopo il simbolico taglio del nastro di sabato scorso non sembra che Bologna se ne sia accorta. Girando senza meta per le strade della città il flusso del traffico non mostra particolari effetti speciali. Bus alla solita velocità di crociera, automobilisti pronti a pigiare con più convinzione sull'acceleratore non appena la strada si presentava più libera, scooter senza alcuna inibizione pronti al sorpasso di veicoli giudicati troppo lenti. Il nostro cauto incedere a 30 chilometri orari passa quasi inosservato nei punti in cui la circolazione si fa più intensa, diventa fastidioso per chi segue nel momento in cui la strada si apre. Un senso generale di frustrazione non manca quando, a distanza, si accende la luce verde di un semaforo, la strada davanti è libera, ma al traguardo dell'incrocio si arriva non appena è scattato il rosso.

In un giorno di ordinaria «Città 30» che poi ancora proprio a 30 non è, arrivano le prime reazioni. E ad ap-

plaudire al progetto di Palazzo D'Accursio è in primis la Cgil attraverso le parole del segretario cittadino Michele Bulgarelli: «È una scelta giusta e condivisibile — spiega — Va gestito l'impatto sul trasporto pubblico, perché la modulazione del tempo di percorrenza degli autobus non si può tradurre con un taglio delle corse». Per Bulgarelli c'è un tema forte che riguarda il mondo del lavoro: «I prossimi sei mesi devono essere l'occasione per moltiplicare la contrattazione collettiva sugli orari di entrata e uscita dal lavoro, per fare in modo che i flussi non si concentrino in una sola fascia. Tanti accordi già vanno in quella direzione». Sugli aspetti più legati al tema della mobilità in senso stretto si concentra il segretario della Filt-Cgil Andrea Matteuzzi: «Con l'amministrazione comunale abbiamo già avuto un incontro nelle scorse settimane — racconta — durante il quale ci è stato presentato il progetto. L'obiettivo della sicurezza stradale ci trova d'accordo ma ci sono situazioni che meritano attenzione». Il

focus, infatti, è sui riflessi che questa rivoluzione avrà sul trasporto pubblico locale: «I 50 all'ora garantiscono percorrenze e frequenze che permettono ai 100mila bolognesi che utilizzano i bus di rispettare i propri impegni — spiega Matteuzzi — Ad oggi la velocità commerciale registrata è quella di 14,5 km/h ma se sulle strade ordinarie il limite viene abbassato, i tempi possono dilatarsi». La sostanza, per i sindacati, è che a questo punto servano nuovi investimenti per inserire, ad esempio, «un uomo e un mezzo in più su ogni linea». «Ma questo — chiosa — al momento non risulta che sia previsto. C'è poi il tema delle corsie preferenziali: «Negli anni sono calate, ma il numero dei chilometri oggi va aumenta-

to». Gli autisti dei bus condividono la questione con i tassisti: la proposta avanzata al tavolo è quella di mantenere i 50 orari sui tratti ad esclusivo utilizzo dei mezzi pubblici. Ma al momento, al di là di un laconico «valuteremo», non si è andati. «Dobbiamo tenere presente che l'interesse primario deve essere quello del cittadino — interviene Mirko Bergonzoni della Uil-Trasporti — ma se la velocità scende a 30 all'ora, i tempi si allungano e all'utente verrà a costare di più. Le zone 30 già ci sono e sono diffuse, baste-

rebbe far rispettare le norme che già sono in vigore. Le preferenziali? Si riportino ai 50 all'ora». Sul piede di guerra sono, invece, i corrieri costretti a destreggiarsi con tempi di consegna sempre più veloci: la crescita esponenziale dell'e-commerce, il conseguente aumento del numero delle consegne mal si concilia con un abbassamento dei limiti in città e il rischio è che il sistema vada in difficoltà. I fronti su cui intervenire sembrano essere molteplici. Ci sono esperienze di altre città europee come

Mainz in Germania che suggeriscono come si possa modulare una Città 30 su specifiche fasce orarie: «Potrebbe essere un'idea — chiosa Bergonzoni — ma è necessario che l'amministrazione si confronti». Anche perché agli obiettivi di sicurezza stradale e riduzione dello smog, se ne accompagna uno che per le sigle sindacali è imprescindibile: trasferire il 38% del traffico dal privato al pubblico.

Marco Merlini

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Bulgarelli (Cgil)
Va moltiplicata la contrattazione collettiva sugli orari di entrata e uscita dal lavoro

Matteuzzi (Filt-Cgil)
Ci sono situazioni che meritano attenzione, come quella della velocità dei bus

Bergonzoni (Uil)
Se la velocità scende a 30 all'ora, i tempi si allungano: si riportino le preferenziali ai 50 all'ora

Cartelli
Serve ancora tempo per vedere la città coperta in maniera omogenea da una segnaletica chiara sulle velocità da tenere in strada: entro la fine dell'anno però l'amministrazione comunale ha dichiarato che verrà completata (foto Calamosca /LaPresse)

