

Città 30, i sindacati: «Mezzi pubblici in tilt»

Mastromarino a pagina 8

il Resto del Carlino
Cronaca di Bologna
5 luglio 2023



Città 30 nella bufera I sindacati dei trasporti: «Mezzi pubblici in tilt Il servizio peggiorerà»

Il nuovo limite vale anche per gli autobus e fa già discutere

Matteuzzi (Cgil): «Così si rischia di abbassare ritmi e qualità»

Colonna (Uil Trasporti): «C'è confusione, prevediamo rallentamenti»

Città 30 vale per tutti, bus compresi. Uno degli attori protagonisti della decisione e del nuovo limite di velocità è il trasporto pubblico locale, che «quotidianamente si rivolge a centomila persone, che utilizzano l'autobus», spiega Andrea Matteuzzi, segretario della Filt-Cgil. Ad abbassare la velocità, quindi, saranno anche i mezzi Tper, che hanno tabelle e orari programmati da rispettare, per garantire la qualità del servizio ai tanti cittadini che utilizzano il trasporto pubblico.

«Siamo tutti d'accordo sulla salvaguardia delle persone – evidenza Matteuzzi –. Ma ci saranno seri riflessi sui trasporti locali e di linea. Al momento, la velocità media commerciale è di 14,5 chilometri orari, a fronte dei 50 consentiti. Se prendiamo come esempio le linee 25 e 27, che so-

no ad alta frequenza, la velocità a 30 potrebbe abbassare i ritmi e la qualità delle frequenze. Devono essere considerati impegno e garanzia, che si traducono anche in risorse». Uno degli obiettivi di Città 30, infatti, è incentivare l'utilizzo dei mezzi pubblici, «ma per farlo bisogna garantire il mantenimento delle frequenze – sottolinea il segretario –. E in più, nel più breve tempo possibile è necessario aumentare i chilometri di corsia preferenziale».

Ma ciò che spaventa di più è il nervosismo che il nuovo limite causerà. «C'è una forte tensione da parte dei lavoratori – prosegue Matteuzzi –. L'autista deve applicare il codice della strada, certo, ma se la via è libera e il ritmo sarà dei 30 all'ora, ci potrebbero essere lamenti da parte dell'utenza. E questa fru-

strazione si può tradurre in altro, ripercuotendosi sull'autista stesso, che va tutelato».

I primi giorni di sperimentazione stanno trascorrendo tra qualche polemica e molta «confusione». «Si è urlato ai quattro venti che Bologna sarebbe diventata Città 30, ma mancano perfino i cartelli – tuona Max Colonna, segretario regionale di Uil Trasporti –. Ci si aspetta un allungamento dei tempi di percorrenza, che comporta in linea di massima anche un peggioramento del servizio». A pagarne pegno, oltre agli utenti, saranno i lavoratori. «L'impatto sarà negativo sul trasporto pubblico, perché ne rallenterà la percorrenza: a

parità di servizio, i passaggi alle fermate saranno più diradati – afferma Colonna –. Abbiamo chiesto un confronto con Comune e Tper, per andare verso un progressivo adeguamento dei tempi di percorrenza, rispetto alle nuove esigenze. Al momento viviamo ancora in una situazione di incertezza, perché neanche i lavoratori sanno come devono comportarsi. Non escludo, perciò, che qualcuno vada oltre ai 30 all'ora per garantire i passaggi alle fermate. Abbiamo un incontro a breve con l'amministrazione, venerdì

14, per creare una *road map* che accompagni il processo, che nelle modalità è stato repentina». Anche per il trasporto locale, questi mesi saranno di monitoraggio e di dialogo con palazzo D'Accursio. Tper analizzerà, anche con la strumentazione apposita, i tempi di percorrenza delle linee.

Mariateresa Mastromarino

Una misura che divide



«Venerdì 14 summit con l'amministrazione per creare una road map che accompagni il processo»

Dal primo luglio, in tutta la città di Bologna (a parte i viali e le strade ad alto scorrimento), la velocità consentita è di 30 km all'ora (anziché i 50). Le multe scatteranno dal 2024



Sabato è stata la prima giornata di sperimentazione di Città 30 sul territorio