

Città 30, la frenata dei bus “Più autisti o servizi a rischio”

La Cgil: “Idea giusta, ma serviranno investimenti per garantire lo standard di oggi”

Sono d'accordo sul principio di una città che rallenta ai 30 all'ora per abbassare il numero dei morti sulla strada. Ma a meno di dieci giorni dal via alla Città 30 – dal 16 gennaio scattano le sanzioni per i trasgressori – i sindacati dei trasporti sono preoccupati per la tenuta del servizio bus. «Senza investimenti, sia in mezzi che in autisti, rischiamo di non riuscire a garantire la qualità del trasporto pubblico» avverte Andrea

Matteuzzi, segretario della Filt Cgil di Bologna. E Max Colonna, Uil, è ancora più lapidario: «Se davvero la città 30 venisse rispettata alla lettera, io temo che il servizio salterebbe».

● a pagina 2

la Repubblica
Cronaca di Bologna
6 gennaio 2024

IL CASO

Sindacati Tper e 30 all'ora “Ma servono investimenti o il servizio peggiorerà”

di Silvia Bignami

Sono d'accordo sul principio di una città che rallenta ai 30 all'ora per abbassare il numero dei morti sulla strada. Ma a meno di dieci giorni dal via alla Città 30 – dal 16 gennaio scattano le sanzioni per i trasgressori – i sindacati dei trasporti sono preoccupati per la tenuta del servizio bus. «Senza investimenti, sia in mezzi che in autisti, rischiamo di non riuscire a garantire la qualità del trasporto pubblico» avverte Andrea Matteuzzi, segretario generale della Filt Cgil di Bologna. E Max Colonna, Uil Trasporti, è ancora più lapidario: «Se

davvero la città 30 venisse rispettata alla lettera, io temo che il servizio salterebbe». Perché tra limite di velocità più basso, cantieri e deviazioni, le percorrenze si allungerebbero, generando ritardi, e la frequenza dei bus non potrebbe più essere rispettata.

Per questo la Cgil chiede al più presto un incontro all'amministrazione, nell'ambito del tavolo già aperto con la giunta su Città 30.



Tanto più dopo la prima indagine fatta da Tper a fine 2023, in cui si registravano ritardi dei bus compresi tra i 3 e 5 minuti, soprattutto sulle corse serali e tutte legate all'abbassamento delle velocità. «C'è il tema dei ritardi, che rischiano di essere cumulativi, questo lo capiremo dopo il 16 gennaio – spiega Matteuzzi – Ma il vero problema di Città 30, di cui noi condividiamo il principio, è che si somma a un momento in cui la città è piena di cantieri. Ci sono deviazioni sui percorsi, allungamenti, e la Garisenda, con la chiusura di San Vitale, ha peggiorato la situazione. Se il percorso che gli autobus devono fare da una fermata all'altra è pieno di ostacoli o si allunga, è chiaro che noi non possiamo più garantire la frequenza delle corse, secondo la tabella oraria». Dunque «servono investimenti», insiste Cgil, per acquistare più bus e assumere più autisti: se ci sono più autobus, i maggiori tempi di percorrenza verrebbero ammortizzati.

È lo stesso punto sottolineato anche dalla Uil. Attualmente, spiega

Colonna, «sono stati modificati gli orari dei bus serali, quelli che risentono di più della riduzione di velocità, perché di sera c'è meno traffico, quindi i tempi di percorrenza si allungano se si viaggia a minore velocità. Il modo in cui si è cercato di risolvere il problema, per ora, è stato riducendo le corse, ma questa non è ovviamente la soluzione ottimale per gli utenti». Tanto più che non basta nemmeno chiedere più assunzioni, secondo Uil, perché c'è un problema di sistema: «Il tema sarebbe investire, ma una delle criticità principali oggi è la carenza di autisti. Tper assumerebbe anche, ma in Italia c'è attualmente una generale carenza di autisti di bus: un lavoro che necessita di una patente speciale che si ottiene solo con una formazione lunga e costosa, e che viene pagato con stipendi molto bassi». Questo è vero in particolare Bologna: «In città mancano almeno un centinaio di autisti, che non sono stati sostituiti dopo il pensionamento degli anziani. Questa è una città dove gli affitti e la vita sono costosi: se lo stipendio è basso il

lavoro non è appetibile per nessuno». In questa situazione, dunque, i sindacati sono preoccupati: «Io temo il servizio salti, se ci mettiamo anche la Città 30. Ricordiamo anche che il trasporto pubblico non è stato cambiato da almeno 20 anni. Ma oggi la città è cambiata». Non a caso la giunta ha annunciato un nuovo piano traffico, sull'onda della chiusura obbligatoria di San Vitale legata ai lavori alla Garisenda. Il piano, annunciato a novembre, dovrebbe arrivare entro il mese. Probabilmente dopo aver avuto un primo assaggio di come funziona Città 30. Sia sul fronte dei bus che su quello dei taxi, che due giorni fa hanno chiesto con il presidente Cotabo Ernesto Carbone, di ridurre la velocità solo in certe fasce orarie. Anche in questo caso per non pregiudicare il servizio.



▲ **Autobus** "Mancano mezzi e autisti per mantenere la qualità"

