

L'impatto di Città 30 La Uil lancia l'allarme «Bus, ritardi di 23 minuti Si scoraggiano gli utenti»

Il sindacato chiede alla giunta di ripensare il nuovo provvedimento
«Per i taxi servono più corsie preferenziali o il servizio peggiorerà»

di **Giovanni Di Caprio**

«**A causa** dei 30 chilometri all'ora di limite, adesso gli autobus hanno un ritardo medio di 23 minuti. Con gli attuali limiti è impossibile che i bus arrivino in orario, vanno rivisti i tempi programmati e bisogna adeguarli alla realtà. Le persone alla fermata hanno tutto il diritto di sapere quando passerà realmente il bus», apre Max Colonna, delegato al trasporto pubblico locale di Uiltrasporti.

Da ieri a Bologna è Città 30 a tutti gli effetti, con tanto di sanzioni per chi viene fermato dopo aver superato i limiti. «Un avvio che ci lascia perplessi», dice Fabio Piccinini, segretario Uiltrasporti Emilia-Romagna, che rispondendo all'assessora Orioli, sostiene: «Non abbiamo mai temuto il confronto e la trattativa, e mai abbiamo 'fatto scoppiare dei petardi' in piazza».

Semplicemente, «siamo contrari a come è stata applicata la misura, non al progetto in sé - annuncia Piccinini -. Così com'è, mi sembra solo una 'forma pub-

blicitaria sostanziale'. Prima di approvare un piano del genere, mi sarei aspettato che anche la sede stradale fosse pronta a questo nuovo 'sistema'».

I ritardi, come detto, sono numerosi nei tratti di percorrenza coinvolti e i cittadini «vedono saltare la loro corsa e se la prendono ingiustamente con i circa 1.200 autisti del territorio», avvisa Colonna. Va considerato anche l'impatto che i cantieri hanno sul trasporto pubblico locale. «C'è una grave condizione di disequilibrio - chiarisce Colonna - dettata da un contesto già perturbato a causa dei lavori per la Garisenda, per il Passante, per il Tram e altri lavori dell'Hera. C'è bisogno di regolarità e di investimenti nella gestione del servizio, oltre che sugli stipendi dei lavoratori».

Una stretta sul traffico fatta di norme, di monitoraggi con gli infovelox (che non multano) e di controlli delle pattuglie con i telelaser, che possono fermare e multare i trasgressori. «Adesso, in servizio, dobbiamo guardare più al telelaser che ci sta puntando piuttosto che a un bambino che attraversa la strada», racconta Mirko Bergonzoni, delegato taxi e ncc di Uiltrasporti, invo-

cando un «ragionamento oggettivo» e rispondendo alle scelte dell'amministrazione comunale. «Siamo rimasti ad ascoltare quello che avevano già deciso a priori. Chiediamo di mettere da

parte l'ideologia politica e di dare spazio ai ragionamenti più tecnici, perché l'esperienza di un'autista è importante». Dello stesso avviso è anche Colonna. «A Bologna prima mettono i limiti e poi forse fanno i lavori. Il Comune minimizza l'effetto che ha questo provvedimento per la città».

Il taxi vale il 3 per cento degli spostamenti e il sindacato «da tempo chiede corsie preferenziali riservate per snellire i tempi di percorrenza. Le scelte prese non incentivano il trasporto pubblico e così è impraticabile dare un servizio eccellente alla cittadinanza», ricorda Bergonzoni. In caso di un'eventuale disgrazia, «la parte lesa sarà anche l'autista professionista, che vive della propria patente e non ha ammortizzatori sociali. Il rapporto tra gli incidenti di un tassista e le ore di servizio è basso ed è minore rispetto a quello del privato», chiude Bergonzoni.

IL SEGRETARIO PICCININI

«**Alla Orioli dico che non abbiamo mai temuto il confronto. Così com'è resta solo una misura di tipo pubblicitario»**

IL PARADOSSO

«**Ci tocca guardare più al telelaser puntato contro piuttosto che a un bambino che attraversa»**



il Resto del Carlino
Cronaca di Bologna
17 gennaio 2024