



**Comune
di Bologna**

Rassegna Stampa

dal 16 febbraio 2024 al 19 febbraio 2024

IL COMUNE

REPUBBLICA BOLOGNA	19/02/2024	5	Tavolo su Città 30 i commercianti sbattono la porta = Città 50, i commercianti abbandonano il tavolo "Lepore non ci ascolta" <i>Silvia Bignami</i>	2
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	19/02/2024	26	«Città 30, inutile parlare con Lepore» = Città 30, modifiche addio Le categorie a Lepore: «Confronto finito dopo le sue parole» <i>Andrea Zanchi</i>	4
REPUBBLICA BOLOGNA	18/02/2024	5	Lepore ai commercianti "Città 30, niente passi indietro" = "Città 30, cari commercianti noi non faremo passi indietro" <i>Silvia Bignami</i>	6
VERITÀ	18/02/2024	6	Bologna 30 all'ora, insorgono commercianti <i>Davide Perego</i>	8
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	17/02/2024	34	Città 30 e modifiche, il Comune frena = Città 30, il documento delle categorie Ecco le 76 strade da rimettere ai 50 <i>Rosalba Carbutti</i>	10
REPUBBLICA BOLOGNA	16/02/2024	11	Le associazioni economiche "Si torni ai 50 in molte strade" = Città 30, scontro Pd-Salvini in Senato "Cerca voti a danno della salute" <i>Emanuela Giampaoli</i>	12
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	16/02/2024	46	Città 30, le associazioni «Via il limite in 70 strade» = Città 30 sotto esame Negozianti e imprese: «Settanta strade devono tornare ai 50 orari» <i>Paolo Rosato</i>	13

Dopo il no del sindaco

Tavolo su Città 30 i commercianti sbattono la porta

di **Bignami** • a pagina 5



LA NUOVA VIABILITÀ

Città 30, i commercianti abbandonano il tavolo “Lepore non ci ascolta”

Le associazioni di categoria: “Gli interessa di più il confronto con Salvini”
Velocità, il Comune tira dritto. “Per lui gli unici dati validi sono i suoi”

di **Silvia Bignami**

Commercianti e artigiani rompono col sindaco Matteo Lepore e abbandonano il tavolo con l'amministrazione su Città 30. «Grazie al sindaco per la chiarezza con cui si è espresso – ironizzano – Inutile a questo punto dialogare con la giunta, visto che pensano che gli unici dati validi siano quelli in loro possesso...». Discorso chiuso, insomma. Il tavolo appena aperto con le associazioni sui “miglioramenti” da apportare a Città 30 si chiude immediatamente. Quello che si apre invece è un altro fronte di scontro su Città 30. Oltre a quello col governo, anche con le associazio-

ni economiche.

Tutte deluse da quella che il direttore di Cna Claudio Pazzaglia definisce la «sparata» del sindaco. Non è piaciuta alle categorie, da Cna a Confesercenti, Ascom e Confartigianato, la bocciatura che Lepore ha riservato all'elenco di 70 strade che associazioni di commercianti, artigiani e tassisti hanno chiesto all'amministrazione di riportare ai 50 all'ora. «Un elenco destituito di fondamento» ha detto il sindaco nella sua intervista ai quotidiani. Primo, perché non supportato da «dati scientifici». E secondo, perché «in quell'elenco sono comprese alcune tra le strade più pericolose della città». Piutto-

sto, ha concesso il sindaco, è possibile una riorganizzazione delle consegne rallentate dal traffico, e un monitoraggio a campione su singole vie, per verificare “scientificamente” se effettivamente ci siano problemi e di quale entità.

Ieri il primo cittadino è tornato a ribadire il concetto, partecipando alla tappa bolognese del Treno del Ricordo: «Stiamo riducendo gli incidenti, non sarei serio se tornassi in-



Peso: 1-4%, 5-59%

dietro ora su Città 30. L'elenco di strade delle associazioni, tra l'altro, non era stato presentato all'incontro con la giunta della scorsa settimana. È stato dato invece ai giornali da alcune realtà... Siamo pronti a collaborare ma non a partire da quell'elenco». Non è detto però che a questo punto le associazioni siano disposte a sedersi al tavolo con la giunta. Lette le dichiarazioni di Lepore, infatti, commercianti e artigiani si sono sentiti e hanno buttato giù una nota durissima, in cui di fatto abbandonano la trattativa. «A questo punto non è più necessario aprire alcun tavolo di confronto tra Comune e categorie economiche, visto che non c'è materia su cui discutere. È evidente dalle dichiarazioni del sindaco che i "dati scientifici" sul tema Bologna 30 li possiede solo lui, mentre quelli portati avanti da chi chiede modifiche migliorative al piano non hanno valore». E dire che, aggiungono, «siamo certi che gli assessori presenti al tavolo di confronto con noi giovedì scorso (Massimo Bugani, Luisa Guidone e Valentina Orioli, ndr.) abbiano riportato al sindaco i nostri toni concilianti e la ricchezza delle

nostre proposte». Evidentemente, è la conclusione, «in questo momento per il sindaco è più importante avere un confronto col ministro Salvini e con altri esponenti del Governo».

Su questo fronte, in effetti, il sindaco Lepore ha aperto ieri al ministro, annunciando anche che sta per partire l'invito per il convegno su Città 30 del 28 febbraio a Bologna. «Abbiamo organizzato un convegno nazionale con la testimonianza delle associazioni dei familiari delle vittime, tante realtà che hanno portato avanti in Comuni governati dal centrodestra o del centrosinistra, le zone 30: l'obiettivo per cui lavorare insieme è ridurre la velocità stradale per la sicurezza delle persone. L'invito ufficiale per Salvini parte oggi e sia il ministro che i suoi collaboratori possono considerarsi già invitati». Invito aperto anche a Galeazzo Bignami, dunque, presente con Lepore alla tappa bolognese del Treno del Ricordo. Il viceministro di Fdi, tuttavia, resta freddo sulle aperture del sindaco a una collaborazione con il Mit su Città 30. «Credo che la collaborazione sia importante –

spiega Bignami – e che lo sia su tutti i temi. Ma sempre nel rispetto delle leggi. C'è un articolo del Codice della Strada, il 142 secondo comma, che definisce come e quando si possono cambiare i limiti di velocità: si può fare ma va fatto nel rispetto delle leggi che la Corte Costituzionale ha riconosciuto essere di competenza nazionale». Va bene la collaborazione tra Mit e Comune, insomma, ma solo se Palazzo d'Accursio seguirà la direttiva firmata da Salvini che richiama all'articolo 142 del Cds: «Una volta ristabilito quel minimo principio di legalità per il quale le leggi non possono essere infrante neanche da un sindaco – chiosa Bignami – potremo avviare qualsiasi confronto». Le multe per il superamento dei 30 (43 in un mese dal via al provvedimento) incidono comunque poco sul dato bolognese, dove le sanzioni, secondo i dati del Sole 24 Ore, hanno un tasso di riscossione del 63,7%, con 81,5 euro di sanzioni pro capite.

Il sindaco aveva definito "privo di fondamento" l'elenco delle strade da riportare a 50 all'ora

Bignami incalza: "Ok alla collaborazione col governo, ma prima viene il rispetto delle regole"



▲ I protagonisti

Sopra, il sindaco Matteo Lepore. Sotto, il viceministro ai Trasporti Galeazzo Bignami, Fdi. Di fianco, una pattuglia di vigili urbani



Peso: 1-4%, 5-59%

«Città 30, inutile parlare con Lepore»

Le categorie replicano al sindaco: «Le sue parole hanno fatto chiarezza. Non c'è materia per un confronto» **Zanchi** alle pagine 2 e 3

Città 30, modifiche addio Le categorie a Lepore: «Confronto finito dopo le sue parole»

Cna, Confartigianato, Ascom e Confesercenti rispondono al sindaco
«Frase di estrema chiarezza. Non c'è più materia su cui discutere
I dati scientifici sono solo i suoi, quelli degli altri non hanno valore»

di **Andrea Zanchi**

Le chiacchiere stanno a zero, nel senso letterale del termine. Sono bastate 72 ore di passione e una intervista ai quotidiani cittadini del sindaco Matteo Lepore per far naufragare il primo vero confronto 'dal basso' su eventuali modifiche alla Città 30, quello in cantiere tra associazioni economiche di categoria - Cna, Ascom, Confartigianato e Confesercenti - e il Comune. Dopo le parole di Lepore («sulle strade che le categorie propongono di fare tornare ai 50 km/h c'è un dibattito privo di dati scientifici»), la replica delle categorie non si è fatta attendere. E ha segnato un punto di non ritorno, a meno di marce indietro da una parte o dall'altra.

IL MURO CONTRO MURO

«Siamo molto soddisfatti per le dichiarazioni rilasciate ai quotidiani dal sindaco Matteo Lepore - hanno chiarito in una nota congiunta le quattro associazioni di categoria -. Abbiamo infatti apprezzato l'estrema chiarezza del sindaco con cui ha risposto alle proposte avanzate dalle nostre categorie economiche. A questo punto non è più necessario aprire nessun tavolo di confronto con il Comune, visto che non c'è materia su cui discute-

re». E ancora: ««Viene così a interrompersi quella possibilità di dialogo che l'amministrazione ha sempre dichiarato per analizzare la forte insoddisfazione rappresentata dalle associazioni di categoria dei lavoratori e professionisti che sono tutti i giorni in strada». Punto del contendere, l'elenco di strade che Cna, Ascom, Confesercenti e Confartigianato propongono di mettere sotto la lente per valutarne il ritorno ai 50 km/h, a partire dalle radiali come via Massarenti, via Andrea Costa, via Murri, solo per citarne alcune.

STRADE E DATI

Un elenco che Lepore ha bollato come «totalmente destituito di fondamento» e «privo di dati scientifici», pur non chiudendo a una «misurazione ad hoc su alcune strade campione, così da valutare disagi e rallentamenti», fermo restando che il Comune «ha scelto le strade a 30 all'ora dopo una istruttoria approfondita» con «dati che possiamo dimostrare». La posizione del sindaco su questo aspetto ha particolarmente irritato le associazioni, tanto che nella nota congiunta hanno voluto inserire un passaggio apertamente polemico verso l'atteggiamento del primo cittadino. «È evidente dalle dichiarazioni del sindaco che i dati scientifici sul tema 'Bolo-

gna 30' li possiede solo lui - hanno scritto -, mentre quelli portati avanti da chi chiede modifiche migliorative al piano non hanno valore». Di fatto, viene argomentato nella nota, «le associazioni che giovedì sera hanno incontrato gli Assessori nella sede Cna rappresentano oltre il 50% del sistema produttivo e delle imprese bolognesi. Gli assessori presenti all'incontro siamo certi che abbiano riportato al sindaco, assente all'incontro, i toni concilianti e la ricchezza di proposte migliorative che ogni associazione presente ha portato alla discussione». E, infine, due stoccate politiche a Palazzo d'Accursio: «Leggendo le risposte del sindaco ci pare davvero inutile aprire tavoli di confronto tra associazioni economiche e giunta. Risulta evidente che in questo momento per il sindaco sia più importante avere un confronto col Ministro Sal-



Peso: 25-1%, 26-80%

vini e con altri esponenti del Governo. Crediamo che di questo ne siano consapevoli certamente le imprese bolognesi e molto probabilmente la stragrande maggioranza dei cittadini bolognesi».

IL CLIMA SERENO POI LA ROTTURA

E dire che il primo vero confronto su come migliorare la Città 30 sembrava fosse partito con ben altri auspici e in un ben altro clima. Giovedì scorso, infatti, l'incontro tra le associazioni medesime e una delegazione di tre assessori di Palazzo d'Accursio (Orioli per la mobilità, Buga-

ni per i cantieri e Guidone per il commercio) si era svolto all'insegna del dialogo costruttivo, come sottolineato dalle associazioni medesime, e con toni cordiali. Tanto che qualcuno si era addirittura sbilanciato prevedendo che per alcune modifiche all'impianto generale della Città 30 sarebbe stato solo questione di tempo. Nulla di più lontano dalla realtà. Già venerdì il Comune aveva fissato alcuni paletti («nessuna correzione senza dati certi») e rilanciato gli effetti benefici dei nuovi limiti, con gli incidenti, secondo i numeri forniti da Palazzo d'Accursio, calati

del 15,8% (da 221 a 186) nel primo mese di Città 30 rispetto al 2023. Un campanello che segnalava come la disponibilità dell'amministrazione alle modifiche fosse ben poco ampia. Poi, ieri, le parole del sindaco a chiudere definitivamente i giochi. Con quali conseguenze, politiche e pratiche, ancora tutte da scoprire.

Per il primo cittadino è più importante parlare con Salvini Imprese e cittadini ne sono consapevoli

Viene così interrotta quella possibilità di dialogo che l'amministrazione ha sempre dichiarato

I punti della contesa

L'ELENCO 'INCRIMINATO'



Le strade sotto esame

Bocciata l'ipotesi di ritorno ai 50

Il punto principale della rottura tra sindaco e associazioni è l'elenco di vie che le categorie proponevano di fare tornare ai 50 chilometri all'ora

I NUMERI



Il bilancio del Comune

«Incidenti già ridotti del 15,8%»

Secondo i dati forniti da Palazzo D'Accursio, nel primo mese di Città 30, gli incidenti sono diminuiti del 15,8% rispetto al periodo del 2023



I controlli della Polizia Locale con gli ormai celebri 'Infovelox'



Lepore ai commercianti “Città 30, niente passi indietro”

Il sindaco boccia la richiesta delle categorie per togliere il limite in 70 strade: “Priva di fondamento”
Si dice pronto a invitare Salvini al convegno del 28 e attacca Bignami: “Non siamo noi a fare i banchetti...”

Matteo Lepore boccia la richiesta delle categorie economiche su Città 30: collaborazione per migliorare sì, ma solo sulla base di dati scientifici. «Il loro elenco di 70 strade da riportare ai 50? È destituito di fondamento e chiede di alzare la velocità proprio nelle strade più pericolose. Questa giunta non può fare passi indietro sulla sicurezza stradale». A un me-

se dal via a Città 30 il primo cittadino torna a difendere il provvedimento.

di **Silvia Bignami** ● a pagina 5

Intervista al sindaco Matteo Lepore

“Città 30, cari commercianti noi non faremo passi indietro”

Matteo Lepore boccia la richiesta delle categorie economiche su Città 30: collaborazione per migliorare sì, ma solo sulla base di dati scientifici. «Il loro elenco di 70 strade da riportare ai 50? È destituito di fondamento e chiede di alzare la velocità proprio nelle strade più pericolose. Questa giunta non può fare passi indietro sulla sicurezza stradale». A un mese dal via a Città 30 il primo cittadino torna a difendere il provvedimento, che in un mese ha raccolto solo 43 multe (per superamento dei 30). E poi lancia il convegno del 28 febbraio su Città 30 – «sarei felice ci fosse anche Matteo Salvini» dice Lepore, che assicura d'aver buoni rapporti col Mit – e un grande piano di manutenzione di marciapiedi e strade danneggiate dall'alluvione.

Lepore, lei è soddisfatto del primo mese di Città 30, nonostante

le proteste?

«Certo, del primo mese siamo soddisfatti. Per due motivi. Primo, abbiamo posto l'attenzione a livello nazionale sulla sicurezza stradale. Sulle strade muoiono 3mila persone l'anno, il doppio di quelli che muoiono sul lavoro. La strage dei morti sul lavoro e sulle strade sono temi sui quali la politica deve scuotersi. Secondo, i dati del primo mese dicono che Bologna è andata più piano. Abbiamo un 25% in meno di pedoni investiti: un quarto in meno. E io credo che da Bologna nascerà un dibattito che influirà anche sulle modifiche al codice della strada. Nei prossimi giorni presenteremo anche un grande piano di investimenti che raddoppierà i fondi per la manutenzione di strade e marciapiedi, dopo i 9 milioni di euro di danni del maggio scorso per

l'alluvione. Da qui al 2027 ogni anno sistemereemo strade e marciapiedi, e cambieremo anche il sistema stesso della manutenzione, che non si farà più su 7 mesi, ma su 12. Concludo dicendo che nonostante in questi mesi molti su Città 30 abbiano alzato i toni, tanti cittadini mi chiedono, sottovoce, di andare avanti».

Per questo il 28 farà un convegno con gli altri sindaci? Ci sarà Salvini?

«Quello del 28 sarà un incontro istituzionale e aperto a tutti. Non presentiamo una posizione politica di parte. Sarà una giornata di riflessione con altri sindaci, di centrosinistra e di centrodestra, e con le associazioni dei familiari delle



Peso: 1-15%, 5-45%

vittime. Presenteremo dati e buone pratiche. Naturalmente noi saremmo molto contenti se ci fosse anche il ministro Salvini. Col Mit ci piacerebbe inoltre far sì che le nostre esperienze si trasformassero in patrimonio comune. In ogni caso incontrerò Salvini, se ci sarà, anche al summit con Anci, che dovrebbe essere convocato la prossima settimana».

Su Città 30 però ci sono anche proteste. Le categorie economiche hanno fatto un elenco di circa 70 strade da riportare ai 50. Farete passi indietro su alcune strade?

«No: chi chiede passi indietro sappia che non è questa l'amministrazione che può fare passi indietro sulla sicurezza stradale. Anzi, noi di passi vogliamo farne avanti. Alle categorie propongo un patto: facciano passi avanti con noi, se vogliono contribuire. Non è sempre e solo il Comune che deve fare qualcosa, anche le categorie devono assumersi degli impegni. È vero che dopo il Covid la mobilità è peggiorata, a causa dei cantieri e della giungla delle consegne. Ma il punto non è fare passi indietro sulla tutela della vita umana: non mi si può dire che qualche incidente in più va bene basta che il lavoro ci sia. No: la vita umana è la cosa più importante. Piuttosto ragioniamo su come

organizzare meglio le consegne: io credo possiamo farlo».

Quindi non rimetterete ai 50 nessuna delle strade dell'elenco?

«Quell'elenco è destituito di ogni fondamento. Noi possiamo ragionare solo su dati scientifici e io non ho ancora visto alcun dato su rallentamenti in città dovuti a Città 30. Usciamo quindi da contrapposizioni ideologiche. Ed evitiamo di partire da elenchi così sproporzionati che riguardano tra l'altro le strade più pericolose della città. Se tassisti e Cosepuri, che hanno fatto queste richieste, sono disponibili, noi proponiamo di costruire con loro un sistema di misurazione su un campione di strade, per capire se ci sono disagi».

Però Salvini vi chiede modifiche alla Città 30 o entrerà in vigore il codice della strada.

«Il ministro dice una cosa diversa: vuole sapere quali misure intendiamo adottare e dice di essere disponibile a un confronto anche con Anci. Noi ci atteniamo alle parole di Salvini e non agli "esegeti" che ogni tanto spuntano... Su Città 30 c'è molta confusione: noi non vogliamo farci campagna elettorale sopra. Non siamo noi che facciamo banchetti di raccolta firme contro Città 30 a Castiglione dei Pepoli o a Loiano... Semmai chiederei al centrodestra, e

in particolare a FdI, come aiutarci a ridurre i morti anche attorno a Bologna».

Tuttavia Salvini e anche il viceministro Galeazzo Bignami, sembrano ritenere che Città 30 vada modificata e ridotta.

«Le amministrazioni parlano per atti e io mi confronto con il ministero per gli atti che pubblica. Non ribatto sulla base di indiscrezioni e non polemizzo con Salvini, visto che lui non polemizza con me. Nessuno deve "costringermi" a modificare Città 30, perché il provvedimento è aperto al confronto. Il punto è che non vogliamo aggiornarlo sulla base di un dibattito ideologico, da campagna elettorale, ma su dati e riscontri».

Il 22 e 23 arriveranno gli ispettori sul tram. A che punto sono i lavori?

«Noi siamo nei tempi, ovviamente se nessuno ci frappone degli ostacoli... Ma sicuramente non ce ne saranno, visto che confido nella collaborazione degli enti governativi. Nel 2026 chiederemo tram e Pontelungo e i sacrifici di questi anni saranno ripagati».

di Silvia Bignami

Le categorie vogliono tornare ai 50 all'ora in 70 strade? Elenco destituito di fondamento

Salvini? Pronto a invitarlo, ma il confronto si fa all'Ani. Ora un piano straordinario per i marciapiedi



◀ **Il sindaco**
Matteo Lepore è impegnato a difendere il provvedimento di Città 30



► IDEOLOGIA AL POTERE

Bologna 30 all'ora, insorgono i commercianti

Ascom, Confesercenti, Cna e Confartigianato hanno presentato alla giunta Lepore un elenco di 70 strade dove cancellare il limite. Il Comune fa spallucce: «Non ci fermiamo». Scoppia la grana infovelox: per i vigili, gli indicatori di velocità sarebbero fuori norma

di **DAVIDE PEREGO**



■ In principio sono stati i cittadini di Bologna e le minoranze di centrodestra in Consiglio comunale a protestare contro l'introduzione dei 30 km orari nel centro storico della città. Poi il caso è diventato politico, con lo scontro con il ministro delle Infrastrutture, **Matteo Salvini**, che ha bocciato la proposta. Ora a prendere posizione contro la decisione della giunta rossa di **Matteo Lepore** di istituire una zona a traffico lento nella città felsinea sono state le associazioni di categoria del mondo produttivo.

Cna, Confcommercio Ascom, Confesercenti e Confartigianato hanno ufficialmente chiesto «soluzioni migliorative alla Città 30, visti i tempi di percorrenza allungati e una crescente perdita di competitività». In particolare, hanno presentato ai membri di giunta presenti a un incontro pubblico (quello ai Cantieri, **Massimo Bugani**, alla Mobilità, **Valentina Orioli**, e al Commercio, **Luisa Guidone**, assente il sindaco **Lepore**) l'elenco di una settantina di strade sulle quali «è urgente intervenire per riportare il limite di percorrenza a 50 km orari».

«È stato un incontro interlocutorio, il bilancio finale è in chiaroscuro», ha sintetizzato al termine **Antonio Gramaglia**, presidente Cna Bologna, «abbiamo unitariamente

e fortemente ribadito l'insoddisfazione dei nostri associati rispetto al piano Bologna 30. Cna ha svolto tre sondaggi e in tutti la stragrande maggioranza delle imprese si è dichiarata contraria. Così anche per le altre associazioni». Queste ultime chiedono, invece, «più controlli, manutenzione e illuminazione», oltre alla proposta delle 70 strade ai 50 km orari. La giunta ha messo in chiaro che sul progetto generale di Bologna 30 non si torna indietro ma, allo stesso tempo, ha evidenziato una disponibilità ad aprire una discussione con le categorie economiche e valutare determinate modifiche. «La pressione delle nostre categorie continuerà», assicurano le sigle. Dal summit, concretamente, si è usciti con l'istituzione di un tavolo tecnico (l'ennesimo) da parte del Comune. E basta.

Non è passata certo inosservata, ma neppure è finita sotto silenzio, l'assenza del sindaco **Lepore**: «Tanto alla fine decide lui, di certo non gli assessori», hanno evidenziato i commercianti. La latitanza del primo cittadino non è certamente casuale: secondo i dati diffusi dal Comune, dopo un mese di Bologna Città 30 gli incidenti sarebbero calati del 15,8%. Nelle prime quattro settimane (15 gennaio-11 febbraio 2024), sulle strade urbane si sono verificati in totale 186 incidenti, di cui un mortale, 122 con feriti (che hanno provocato 144 persone ferite), nessuno con feriti in prognosi riservata e 63 senza feriti. Nel 2023 gli incidenti erano stati 221, tre

mortali, 139 incidenti con feriti (178 le persone ferite), uno con ferito in prognosi riservata e 78 senza feriti. Numeri che confortano la giunta di sinistra bolognese nel voler graniticamente continuare con la città lenta, concedendo aperture a ipotetiche revisioni pari a zero. E non spaventa Palazzo d'Accursio nemmeno la richiesta di referendum sull'argomento lanciata dai partiti di centrodestra, tanto che l'esecutivo bolognese valuta come «molto più di un'ipotesi» la possibilità che venga svolto in occasione della prossima tornata elettorale a giugno.

Tornando alla protesta delle categorie economiche, **Lorenzo Rossi**, direttore di Confesercenti Bologna, ha detto che «o si cambia, o il Comune troverà queste quattro associazioni unite nell'andare avanti con le loro iniziative, non ci divideremo su questo tema finché non avremo raggiunto un risultato per le nostre categorie». «Più passano i giorni e più aumenta l'acredine dei cittadini verso l'amministrazione comunale: conviene anche a loro trovare delle soluzioni», chiarisce **Massimo Zucchini**, presidente provinciale di Confesercenti.

Oltre alle proteste del set-



Peso: 34%

tore produttivo, il centrosinistra bolognese deve fare i conti con un'altra grana: quella rappresentata dal comando di polizia locale che ha dichiarato fuori norma i nuovi infovelox (gli indicatori mobili che segnanalano digitalmente su dei pannelli luminosi la velocità delle auto in transito), appena installati dal Comune. Per i vigili, che hanno indetto uno sciopero proprio in occasione della prossima maratona di Bologna del 3 marzo, manca il documento

di omologazione dei nuovi strumenti. In assenza di questo, «se noi vigili vedessimo qualcun altro che li utilizzasse, li dovremmo sequestrare», ha dichiarato **Claudio De Luca**, segretario nazionale di Snater Enti locali al *Resto del Carlino*. «L'articolo 41 del Codice della strada al comma 8 dice testualmente che tutte le strumentazioni luminose da adottare come segnaletica stradale, sono sì adottabili,

basta che siano stati soggetti a omologazione. Ma noi non la troviamo da nessuna parte».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso:34%

Città 30 e modifiche, il Comune frena

La giunta alle categorie economiche: «Disponibili a cambiare, ma no a contrapposizioni e pregiudizi»

Carbutti a pagina 2

Città 30, il documento delle categorie Ecco le 76 strade da rimettere ai 50

Il Comune frena: «Nessuna correzione senza dati certi». Il bilancio del primo mese: «Incidenti in calo del 15,8%»

Sulla Città 30 restano luci e ombre. A un mese dall'entrata in vigore i dati forniti dal Comune indicano un calo del 15,8% degli incidenti stradali e del 19,1% delle persone ferite. Resta, però, il malcontento di commercianti e artigiani e il braccio di ferro tra Roma e Bologna, partito dalla direttiva licenziata dal ministro dei Trasporti Matteo Salvini. In attesa di capire quando verrà fissato il summit ministero-Anci, l'Associazione dei Comuni, Cna, Ascom, Confesercenti e Confartigianato restano in pressing per ottenere una retromarcia da parte di Palazzo d'Accursio su una settantina di strade, radiali in primis.

Il documento (stilato dalla cooperativa dei taxi Cotabo e dagli Ncc Cosepuri, ndr) propone di ripristinare i vecchi limiti in 76 strade: 53 sono le vie 'miste', con tratti a 50 e altri a 30 (come le vie Toscana, del Triumvirato, Agucchi e San Donato, ndr), mentre 23 sono le strade oggi ai 30 che le categorie vorrebbero far tornare ai 50 «per via delle caratteristiche, della portata e dei flussi di traffico». Le 23 strade - che potrebbero finire al centro della trattativa col Comune - sono le vie Murri, Arcoveglio Fioravanti, Carracci (tratto Zanardi/Fioravanti), Saragozza, Bombicci (a tratti), Mazzini (tranne davanti alle scuole), viale Felcina, Andrea Costa (a tratti), Sebastiano Serlio, Massarenti,

Scandellara (fino alle scuole), Emilia Levante (tranne alcuni tratti), Emilia Ponente (tranne alcuni tratti), Saffi, via della Torretta, Beroaldo, Libia, Siepelunga, Pier Paolo Molinelli, Bellaria, via di Corticella e via dell'Industria. La *ratio* della proposta viene spiegata da Riccardo Carboni (Cotabo) e Gino Onofri (Cosepuri): «Occorre evitare limitazioni di velocità inferiori a quelle previsti dal Codice della Strada in tutte le strade a carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico o che abbiano due corsie per senso di marcia, e una eventuale corsia riservata ai mezzi pubblici».

Non solo. Tra i suggerimenti c'è quello «di avere nelle strade a tre corsie per senso di marcia con spartitraffico divisorio, un limite 70 Km/h, e sarebbe necessario garantire un attraversamento Nord-Sud e Est-Ovest con velocità da Codice senza limitazioni e con contestuale razionalizzazione delle tempistiche semaforiche». Infine, viene chiesto di aumentare le corsie preferenziali e che «le limitazioni ai 30 vadano disapplicate in orari in cui il flusso pedonale non giustifica le limitazioni».

Il Comune, con gli assessori Valentina Orioli, Massimo Bugani e Luisa Guidone (presenti giovedì all'incontro, mentre non c'era il sindaco Matteo Lepore), prende tempo: «C'è piena disponibilità a un tavolo permanente, gui-

dato dagli assessori competenti. I miglioramenti al provvedimento avverranno anche sulla base del confronto con le categorie. Ogni osservazione deve, però, partire dalla disponibilità a raccogliere dati con un criterio scientifico». Gli assessori, quindi, ammoniscono che non rimetteranno «mano al provvedimento sulla base di contrapposizioni ideologiche o pregiudizi. Il confronto deve basarsi su elementi verificabili, solo così i miglioramenti potranno essere efficaci. Prenderemo, quindi, contatto con le categorie per mettere a disposizione i metodi di rilevamento disponibili».

I primi dati, intanto, dopo un mese di 'Città 30' certificano 186 incidenti, di cui uno mortale, e 122 incidenti con feriti, che hanno provocato 144 persone ferite. Nelle stesse settimane dell'anno scorso, gli incidenti erano stati 221, di cui tre mortali; 139 gli incidenti con feriti (con 178 persone ferite). Calano del 25,6% i pedoni coinvolti in sinistri. «Il trend - conclude l'assessora Orioli - continua a essere positivo. E gli incidenti sono tendenzialmente meno gravi». Da qui, il comitato Bologna30 plaude ai nuovi limiti e chiede al Comune «di aumentare le strade a 30 all'ora».

Rosalba Carbutti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE ALTRE RICHIESTE

**Cotabo e Cosepuri:
«Vanno razionalizzati
i tempi dei semafori
e disapplicati i nuovi
limiti negli orari
con meno pedoni»**



Peso: 33-1%, 34-97%

L'assessora alla Mobilità

VALENTINA ORIOLI



Sinistri in diminuzione

«Giù del 25,6% i pedoni coinvolti»

Nel primo mese «i numeri ci confermano che il trend di Città 30 continua a essere positivo. Calano gli incidenti più gravi e calano le persone ferite, numero più rilevante di quello di incidenti con feriti, a conferma del fatto che i sinistri sono tendenzialmente meno gravi. Diminuiscono del 25,6% i pedoni coinvolti, come verificatosi nelle città europee che hanno adottato questa misura. Per questo è importante continuare a rispettare i limiti e mantenere alta la guardia», dice Valentina Orioli.

Le principali strade che potrebbero tornare a 50 km orari*

*La proposta di Cna, Ascom, Confesercenti e Confartigianato



Oggi con il limite dei 30 che le categorie vorrebbero far tornare ai 50 km/h

53

Le strade

23

Le strade

Oggi con tratti a 30 e 50 km/h che le categorie vorrebbero interamente far tornare ai vecchi limiti

- | | | |
|--|---|------------------------------|
| 1. Via Murri | 8. Viale Felsina | 17. Via Beroaldo |
| 2. Via dell'Arcoveggio | 9. Via Andrea Costa (a tratti) | 18. Via Libia |
| 3. Via Fioravanti | 10. Via Sebastiano Serlio | 19. Via Siepelunga |
| 4. Via Carracci (limitatamente al tratto Zanardi/Fioravanti) | 11. Via Massarenti | 20. Via Pier Paolo Molinelli |
| 5. Via Saragozza (tratti a più corsie per senso di marcia) | 12. Via Scandellara (fino alle scuole) | 21. Via Bellaria |
| 6. Via Bombicci (a tratti) | 13. Via Emilia Levante (tranne alcuni tratti) | 22. Via di Corticella |
| 7. Via Mazzini (tranne davanti ad attraversamento scuole) | 14. Via Emilia Ponente (tranne alcuni tratti) | 23. Via dell'Industria |
| | 15. Via Saffi | |
| | 16. Via della Torretta | |



Peso: 33-1%, 34-97%

Città 30

Le associazioni economiche “Si torni ai 50 in molte strade”

di Giampaoli • a pagina 11

Città 30, scontro Pd-Salvini in Senato “Cerca voti a danno della salute”

Il ministro leghista
“Confido in un accordo
altrimenti faremo
valere il Codice”

di Emanuela Giampaoli

Mentre in altre città gruppi di cittadini si mobilitano per chiedere i 30 all'ora, come nel caso di Napoli, il dibattito torna in Parlamento dove, anche ieri, il ministro dei Trasporti Matteo Salvini, rispondendo a interpellanze del Pd e di Fdi al Question time, ha mandato un altro avvertimento a Bologna e a Matteo Lepore. Provocando la reazione dei senatori Pd che in tutta risposta accusano il ministro «di entrare a gamba tesa sull'autonomia dei sindaci».

«Ci aspettavamo che il ministro Salvini chiamasse a raccolta i sindaci per dare attuazione alla sua direttiva sui 30 chilometri orari. Non l'ha fatto. Proprio lui, il paladino dell'autonomia differenziata, non rispetta l'autonomia delle amministrazioni locali» attacca la dem Sandra Zampa. Che, rivolgendosi a Salvini, rin-

carica la dose: «Lei, che guida il ministero dei trasporti ed è chiamato occuparsi della sicurezza stradale, della vita che sulle strade ogni giorno si consuma ha invece scelto di fare campagna elettorale anche a danno dell'incolumità delle persone».

Nel frattempo ieri nella sede della Cna si tenuto un incontro tra gli assessori e le categorie economiche che hanno chiesto di riportare in una settantina di strade il limite a 50 all'ora. È questo il fulcro della proposta che i rappresentanti di Cna, Confartigianato, Confesercenti e Confcommercio hanno presentato a Luisa Guidone (al commercio), Valentina Orioli (alla mobilità) e Massimo Bugani (ai cantieri). «I nostri associati che tutto il giorno sono alla guida - spiega il presidente di Cna Antonio Gramuglia - hanno messo a punto un elenco di strade, quelle che hanno caratteristiche struttural-

li come la doppia corsia, spartitraffico. Saranno i nostri esperti a discuterne con Orioli. Per ogni strada spieghiamo le motivazioni e in quale tratto si può fare. Tra i chiari e scuri dell'incontro c'è stato detto che c'è una certa disponibilità ad aprire l'analisi delle proposte e a cambiare qualcosa». Un risultato soddisfacente, a patto che, sottolineano le associazioni di categoria, che non si tratti di tornare al limite dei 50 in un numero esiguo di strade e che avvenga prima dei 6 mesi, il tempo che il sindaco ha indicato. «Che non sia un contentino - sottolinea Gramuglia - anche perché riconosciamo la valenza del provvedimento, ma abbiamo anche chiesto di realizzare passaggi pedonali sopraelevati e di potenziare i controlli. Il Comune avrebbe dovuto iniziare imponendo il rispetto dei 50. Oltre al fatto che avremmo voluti essere coinvolti prima».

▲ Limitazioni

Anche a Napoli manifestazioni in strada per avere Città 30 come a Bologna

Ieri alla Cna le categorie economiche hanno presentato agli assessori un elenco di una settantina di strade in città da riportare ai 50 km all'ora



Peso: 1-2%, 11-30%

Elenco consegnato al Comune, prove di dialogo

Città 30, le associazioni «Via il limite in 70 strade»

Rosato a pagina 6



Città 30 sotto esame Negozianti e imprese: «Settanta strade devono tornare ai 50 orari»

Summit con tre assessori, al via un altro tavolo tecnico sul provvedimento
Le quattro associazioni in pressing: «Vorremmo risposte in tempi brevi»

di **Paolo Rosato**

«**Abbiamo** consegnato agli assessori della giunta Lepore una lista di 70 strade nelle quali, secondo noi, il limite di velocità può essere riportato a 50 all'ora. Dagli assessori, testuali parole, è stata assicurata la 'disponibilità a modifiche'. Se ci siamo dati una scadenza? Crediamo che si possa avere risposte concrete ben prima di sei mesi». Vogliono i fatti, dopo le parole, le quattro associazioni di categoria - Ascom, Confesercenti, Cna e Confartigianato - che ieri hanno incontrato Massimo Bugani (Cantieri), Valentina Orioli (Mobilità) e Luisa Guidone (Commercio) nella sede della Confederazione nazionale dell'artigianato. Tema, ovviamente, la Città 30 che diversi problemi crea alle imprese, il succo è noto. Dal summit si è usciti con l'istituzione di un tavolo tecnico (l'ennesimo) da parte del Comune per sbrogliare la matassa. Arriveranno davvero delle modifiche? In quali strade? Nel dossier delle associazio-

ni ci sono le arterie solcate da tante auto e da tanto trasporto pubblico: Massarenti, Murri, Zannardi, Saffi, Andrea Costa, solo per dirne alcune. Il punto è che si vorrebbero risposte non a data da destinarsi. «Ci piacerebbe avere degli effetti alla nostre richieste prima che arrivino le modifiche da parte del ministero dei Trasporti», ha sottolineato Lorenzo Rossi, direttore di Confesercenti Bologna. Commercianti e artigiani insomma hanno battuto pari, al termine di un incontro in «chiaroscuro» al quale sarebbe stato preferibile ci fosse il sindaco. «Tanto alla fine decide lui, di certo non gli assessori».

«**La Città 30** ci è sembrata troppo affrettata - ha sottolineato, al termine del summit, il vicepresidente di Ascom Bologna, Valentino Di Pisa -. Importante la coesione di tutte le associazioni presenti, che speriamo possa essere trasferita integralmente al sindaco da parte degli assessori per produrre il tavolo tecni-

co che ci hanno promesso». Il padrone di casa ieri è stato Antonio Gramuglia, presidente di Cna Bologna. «Di nuovo abbiamo unitariamente ribadito l'insoddisfazione dei nostri associati - ha sottolineato -. La nostra pressione continuerà in modo che i dati del Comune non vengano fuori tra un anno, saremo abbastanza aggressivi». Palazzo d'Accursio non tornerà indietro, e gli assessori hanno rimandato a valutazioni sulle modifiche tra



Peso: 41-1%, 46-51%

qualche mese, quando il Comune avrà dati concreti in mano. In ballo ci sono i numeri degli incidenti, prima di tutto.

«**Occorre** un piccolo 'check-up' del provvedimento – ha detto a proposito Giuseppe Cremonesi di Confartigianato –, a distanza da un dibattito che si sta ideologizzando. Lo scontro tra Roma e Bologna appare, più che inutile, ridicolo». Lorenzo Rossi ha poi promesso battaglia. «O si cam-

bia, o il Comune troverà queste quattro associazioni unite nell'andare avanti con le loro iniziative – ha detto –, non ci divideremo su questo tema finché non avremo raggiunto un risultato per le nostre categorie». Del resto, tra i cittadini «più passano i giorni e più aumenta l'acredine verso l'amministrazione: conviene anche a loro trovare delle soluzioni», ha chiosa Massimo Zucchini, presidente provinciale di Confesercenti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE RICHIESTE

Gramuglia (Cna):

«La sensazione è che ci saranno dei correttivi presto»

Di Pisa (Ascom):

«Massima coesione»



Peso:41-1%,46-51%