

BOLOGNA. CENTRODESTRA: CADE MURO PD SU CITTÀ 30, ORA FERMARSI

(DIRE) Bologna, 10 lug. - Il centrodestra coglie con favore che un esponente Pd nelle istituzioni come Giuseppe Paruolo abbia assunto una posizione critica nei confronti della "Città 30" voluta a Bologna da Matteo Lepore. "Sono sempre di più le voci 'libere' nel mondo della sinistra che ritengono la Città 30 un clamoroso errore per Bologna", affermano i consiglieri comunali di Fratelli d'Italia Stefano Cavedagna, Fabio Brinati, Felice Caracciolo, Francesco Sassone e Manuela Zuntini. "Dopo alcuni personaggi illustri come Guccini, oggi anche Paruolo afferma che gli studi addotti da una parte della maggioranza sono inattendibili. Per fortuna, quello che diciamo da mesi e che sostengono tantissimi bolognesi, è sostenuto anche da alcuni membri delle istituzioni in antitesi alla Giunta Lepore. Lo dimostra anche la nostra raccolta firme, che nel frattempo ha raggiunto quota 6.000 sottoscrizioni e che porteremo avanti nelle prossime settimane".

I decessi in città, secondo Fdi, "sono molto bassi rispetto ai dati della provincia e, in larga parte dei casi, sono causati da chi non rispettava le norme del codice della strada. Non bisogna quindi abbassare i limiti a 30km/h, ma aumentare i controlli da parte della polizia locale, per la quale abbiamo chiesto 150 nuove assunzioni. Non si facciano quindi provvedimenti ideologici che sul piano pratico porterebbero solo svantaggi, come accaduto in via de' Carbonesi, rispetto la quale l'amministrazione ha dovuto fare dietrofront".(SEGUE)

(Bil/ Dire)

16:25 10-07-23

NNNN

BOLOGNA. STOP PD A PARUOLO: MACCHÈ CARTELLI, RALLENTIAMO STRADE

(DIRE) Bologna, 10 lug. - Chi sostiene che la Città 30 bolognese "riguarderà solo l'installazione di nuovi cartelli stradali non ha compreso la portata degli interventi che si realizzeranno".

Infatti, precisa la consigliera comunale dem Mery De Martino, dopo il dubbi espressi oggi dal collega di partito Giuseppe Paruolo. Parole accolte con una certa soddisfazione dal centrodestra che vede incrinarsi il 'muro' democratico sul provvedimento della giunta. Nel progetto però, ribatte De Martino, "verranno investiti oltre 24 milioni di euro per modificare le strade rendendo più difficile tenere velocità sostenute". Il dibattito sulla Città 30, in ogni caso, "non può essere relegato allo scambio di mere opinioni personali ma necessità di un approfondimento che da parte di alcuni che hanno inteso intervenire sull'argomento pare essere del tutto assente.

Vorremmo che fosse chiaro che le uniche vittime in questa vicenda sono i morti sulla strada che vogliamo azzerare con questo provvedimento".

Gli studi "e non le opinioni personali- evidenzia ancora De Martino- ci dicono che sui tempi di percorrenza ci saranno differenze solo su alcuni percorsi che vanno da pochi secondi a pochissimi minuti. I dati che abbiamo esaminato e che sono stati rilevati nelle tantissime e svariate esperienze all'estero (in Italia già Olbia) testimoniano che con la 'città 30' l'incidentalità è diminuita, il traffico non è aumentato e i tempi di percorrenza sono aumentati solo in alcuni spostamenti, ma in maniera del tutto irrilevante, che va da pochi secondi a pochissimi minuti (meno di tre). I dati sulla incidentalità specie quando provoca delle vittime sono insopportabili".(SEGUE)

(Bil/ Dire)

18:34 10-07-23

NNNN

BOLOGNA. STOP PD A PARUOLO: MACCHÈ CARTELLI, RALLENTIAMO STRADE -2-

(DIRE) Bologna, 10 lug. - I dati, conclude poi la consigliera comunale di Palazzo D'Accursio, "ci dicono che la velocità non è solo la prima causa di incidentalità, ma è una causa costante perché, ogni incidente crea conseguenze più gravi a seconda della velocità che viene tenuta. Essere investiti a 50 km/h lascia solo il 5-10% di possibilità di sopravvivere, mentre il dato è invertito se si percorre a 30km/h".

(Bil/ Dire)

18:34 10-07-23

NNNN

MARTEDÌ 11 luglio 2023

il Resto del Carlino

www.ilrestodelcarlino.it/bologna

Bologna

cronaca.bologna@ilcarlino.net

Redazione: Via E. Mattei 106 Tel. 051 6006801/6208 (notturno)
Pubblicità: Speed, Via E. Mattei 106 Tel. 051 6033889/6033890

spe.bologna@speweb.it



**Il consigliere regionale rompe il fronte Pd
Paruolo fuori dal coro
«Città 30 senza senso
È tutta immagine»**

Servizio a pagina 11



**Ipotesi via Collegio di Spagna
I dem insistono
«Pedonalizzare
altre strade»**

Servizio a pagina 8



Aree dismesse, il Comune rilancia

«Noi facciamo la nostra parte, ora tocca al governo». Degrado ai Prati di Caprara, domani comitato col Prefetto

Carbutti alle pagine 2 e 3



La vittima, Andrea Montanari di 59 anni



DUE INCIDENTI IN A13, TRATTO CHIUSO PER ORE E TRAFFICO PARALIZZATO

CAOS IN AUTOSTRADA MUORE CAMIONISTA

Pederzini a pagina 4

Era all'obbligo di firma, nuovo colpo in Bolognina

Arrestato e liberato dopo l'ennesima rapina

Tempera a pagina 7



Delitto Matteuzzi, i periti: «Può stare in giudizio»

«Padovani è lucido e ribatte alle accuse»

Caravelli a pagina 5



Il sondaggio: conferme e sorprese

**Governatori
e sindaci più amati
Bonaccini svetta
Lepore arretra**

Degliesposti nel QN



Mobilità, la proposta dell'Ascom

**«Presenteremo
entro settembre
il nostro piano
degli orari»**

Mastromarino a pagina 11



AMS WELDING
STRUTTURE METALLICHE
MESSA IN SICUREZZA ANTISISMICA

Via Johann Gutenberg, 2
40017 San Giovanni in Persiceto (BO)
Tel./Fax 051.821394 - Cell. 347.5929200
amministrazione@amswelding.it
www.amswelding.it

ACREDIA
Accredito Nazionale
Ente di Accreditamento Nazionale

BICert
Ente di Accreditamento Nazionale
Ente di Accreditamento Nazionale

Il consigliere regionale rompe il fronte Pd

Paruolo fuori dal coro «Città 30 senza senso È tutta immagine»

Servizio a pagina 11



Viabilità e stili di vita Orari di punta e traffico L'Ascom presenterà il suo piano a settembre

Venerdì si è avviato un tavolo di lavoro con l'amministrazione
Tra i partecipanti, l'Unibo, i sindacati e organizzazioni di categoria
Il direttore Tonelli: «Analizzeremo i flussi dei mezzi pubblici e privati»

«Entro la fine di settembre presenteremo all'amministrazione comunale, al tavolo degli interlocutori e alla città, un piano su cui stiamo lavorando». Confcommercio Ascom batte il ferro finché è caldo, dopo l'istituzione di un tavolo di lavoro tra l'associazione, l'amministrazione comunale e molti interlocutori della realtà bolognese, per affrontare la tematica del piano regolatore degli orari della mobilità cittadina.

Giancarlo Tonelli, direttore generale di Ascom, di cosa si tratta?

«Come Confcommercio presenteremo una proposta a cui stiamo lavorando con il presidente Enrico Postacchini e il vicepresidente Valentino Di Pisa. Il nuovo

piano regolatore degli orari deve apportare miglioramenti nella qualità della vita delle imprese, dei cittadini e delle famiglie».

È soddisfatto del tavolo?

«È un primo risultato. Siamo molto contenti di aver trovato un'attenzione molto alta da parte degli interlocutori su un tema di grande attualità».

Chi partecipa?

«L'amministrazione comunale, con l'assessora Guidone, il direttore generale Valerio Montalto, e i settori della mobilità, della scuola e della piattaforma di movimento della mobilità cittadina, ha invitato l'Università, che rappresenta 90mila studenti, di cui 69mila fuori sede, che incidono sulla mobilità; in più, ci sono le quattro organizzazioni di categoria, Confartigianato, Confeser-

centi e Cna, i sindacati Cgil, Cisl e Uil, perché il tema riguarda i lavoratori. Per questo, è presente anche la Camera del Lavoro. In più, c'è anche il Caab, per il piano merci e la consegna del fresco in città».

Cosa è emerso?

«Sono stati identificati una serie di obiettivi, condivisi da tutti gli interlocutori. La modifica del piano regolatore degli orari è condi-



Peso: 1-4%, 43-63%

visa e riconosciuta da tutti, partendo dall'amministrazione comunale. Verranno forniti i dati di analisi dei flussi del trasporto pubblico e privato. Dopo la lettura, si penserà alle modifiche. Il tavolo insiste anche sul rapporto che c'è tra imprese e lavoratori dipendenti, ragionando su un ingresso in azienda in momenti leggermente diversi da quelli attuali. In più, la piattaforma dà delle indicazioni sui cambiamenti delle abitudini dei bolognesi. Poi c'è il tema piano merci, che va migliorato e analizzato. Dobbiamo creare le condizioni per una

migliore mobilità mattutina, creando una fluidità maggiore con una diversa collocazione degli orari di movimento».

Qual è la fotografia attuale?

«Da tempo riscontriamo difficoltà sulla mobilità cittadina in determinate fasce orarie. La più complessa va dalle 7.30 alle 8.30, dove avviene la sovrapposizione piena di coloro che vanno al lavoro e di chi accompagna i propri figli a scuola, dall'asilo nido fino alle medie. Ma nella stessa fascia oraria si muovono anche gli studenti delle scuole superiori, con il trasporto pubblico o con mezzi privati. In

quell'ora, avviene il tappo più consistente della mobilità bolognese, creando rallentamenti molto forti sotto vari aspetti. E questo disagio è indipendente da tutto ciò che accadrà dall'autunno in poi, come il tema dei cantieri di tram e passante, e il progetto 'Città 30'. Il rientro del pomeriggio, invece, si spalma su una fascia oraria più ampia, dalle 16.30 alle 19, quindi il problema è diramato».

Mariateresa Mastromarino

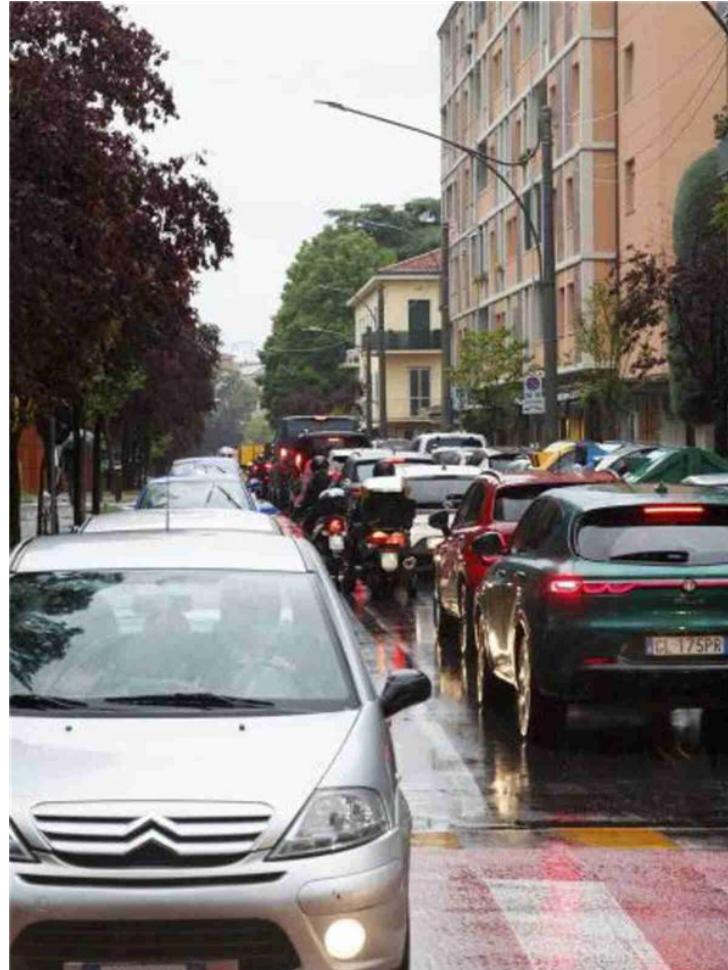
© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'OBIETTIVO

«Vogliamo decongestionare le code che si creano ogni giorno nella fascia mattutina dalle 7,30 alle 8,30»



Il direttore Ascom, Giancarlo Tonelli



Peso: 1-4%, 43-63%

Città 30, il Pd si spacca Paruolo: «Solo immagine»

I dubbi del consigliere regionale dem. Ma in consiglio il partito fa muro
L'affondo del centrodestra: «Anche a sinistra riconoscono l'errore»

La Città 30 spacca anche il Pd. A lanciare una stoccata alla misura bandiera della giunta Lepore è il consigliere regionale Pd Giuseppe Paruolo che bolla «il provvedimento più d'immagine che con l'obiettivo concreto di tutelare la salute e migliorare il traffico». Il dem, informatico del Cineca, 'demolisce' anche lo studio alla base del provvedimento e conclude che «per diminuire in modo significativo gli incidenti gravi bisognerebbe controllare il rispetto dei 50 nelle strade secondarie». Da qui, insiste: «Ha senso cambiare il limite sulle altre strade senza modificarlo dal punto di vista sostanziale? Temo le generalizzazioni che prescindono dalla sostanza, e che riducendo il tutto a una formalità (si cambia il cartello e via) in definitiva allontanano la regola dal buon senso. Sarebbe meglio investire sui controlli, soprattutto dove il rispetto dei limiti è essenziale per evitare il rischio incidenti». In definitiva, conclude Paruolo, «se al-

la fine rimarrà un limite teorico di 30 km/h e nella pratica non venisse rispettato, come succedeva in parte anche per i 50 km/h, resterebbe solo l'operazione di immagine. Col rischio di suddividere i cittadini nelle tre categorie italiane: fessi, furbi e vittime. Fessi quei pochi che nonostante tutto le regole le rispettano, furbi quelli che se ne fregano e vanno come gli pare, che sono poi la maggioranza, vittime quei pochi furbi che si becceranno una multa».

Parole che fanno infuriare i dem in consiglio comunale. «Chi sostiene che la Città 30 riguarderà solo l'installazione di nuovi cartelli stradali non ha compreso la portata degli interventi che si realizzeranno», punge la dem Mery De Martino, dopo i dubbi di Paruolo. E aggiunge: «Nel progetto verranno investiti oltre 24 milioni di euro per modificare le strade rendendo più difficile tenere velocità sostenute» e punge il collega di partito ricordando che la Città

30 «non può essere relegata allo scambio di mere opinioni personali ma necessita di un approfondimento».

Dall'altro fronte, quello di centrodestra, intanto si festeggia la spaccatura. «Dopo Guccini, sono sempre di più le voci 'libere' nel mondo della sinistra che ritengono la Città 30 un clamoroso errore per Bologna», affermano i consiglieri di Fratelli d'Italia, che fanno sapere che la loro raccolta firme anti-Città 30 è arrivata a quota 6mila sottoscrizioni. «Anche all'interno del Pd cominciano a smarcarsi dal progetto Città 30», evidenzia il capogruppo leghista Matteo Di Benedetto chiedendo un passo indietro da parte di Lepore. «Basta estremisti», dice il forzista Nicola Stanzani ricordando anche il dietrofront sulla pedonalizzazione di via de' Carbonesi. «Un progetto che va rimodulato», dicono i civici di Bologna Ci piace, Samuela Quercioli e Gian Marco De Biase.



I nuovi limiti di velocità sono attivi dal primo luglio. Le sanzioni partono nel 2024



Botta e risposta

L'affondo di Paruolo:
«Così si riduce tutto a una formalità». De Martino (Pd):
«Non capisce la portata dell'intervento»



Peso: 40%

Bologna Zona 30 orari: la stoccata ai nuovi limiti arriva anche dal Pd

Bologna Un provvedimento più "d'immagine" che di sostanza, che ha un forte rischio di essere largamente ignorato nei fatti. Una stoccata a Bologna "Città 30" la tira anche il consigliere regionale Pd Giuseppe Paruolo. In un dettagliato e articolato post, l'informatico del Cineca demolisce lo studio alla base del provvedimento («non può essere considerato uno strumento matematicamente attendibile sul piano predittivo») e conclude che «per diminuire in modo significativo gli incidenti gravi» bisognerebbe «controllare il rispetto dei 50 nelle strade secondarie».

«Lasciando perdere i piccoli tamponamenti senza conseguenze - scrive Paruolo -

mi piacerebbe sapere quanto è ampia la casistica di incidenti con conseguenze gravi sulle persone fatti da automobilisti che procedevano a 45 km/h su una strada della rete secondaria. Se ce ne fossero, allora sì che sarebbe stato ragionevole e giustificato abbassare il limite a 30 km/h in quelle strade. Ma se invece a provocare incidenti sono - come credo che sia - coloro che vanno sulle strade secondarie a una velocità da tangenziale, il problema era e rimane quello di evitare che lo facciano e non quello di abbassare il limite per tutti».

Secondo Paruolo, inoltre, «ha molto senso mettere i 30, come si era già fatto, dove si deve andare solo piano,

dissuasori e dossi artificiali inclusi, che dovrebbero essere sempre una componente essenziale del provvedimento: perché come è fatta la strada cambia sensibilmente la questione. Ha senso cambiare il limite sulle altre strade senza modificarle in nulla dal punto di vista sostanziale?», si chiede il dem.

«Sarebbe invece meglio investire sui controlli, soprattutto dove il rispetto dei limi-

ti è essenziale per evitare il pericolo di incidenti», afferma ancora il consigliere regionale. Per questo «non riesco a sfuggire alla sensazione che abbassare il limite ovunque risponda più a una logica di immagine e di comunicazione che all'obietti-

vo concreto di tutelare la salute e migliorare il traffico».

In definitiva, conclude poi Paruolo, «se alla fine rimarrà un limite teorico di 30 km/h e nella pratica non venisse rispettato, come succedeva in parte anche per i 50 km/h, resterebbe solo l'operazione di immagine. Col rischio di suddividere i cittadini nelle classiche tre categorie italiane: fessi, furbi e vittime. Fessi quei pochi che nonostante tutto le regole le rispettano, furbi quelli che se ne fregano e vanno come gli pare, che sono poi la maggioranza, vittime quei pochi furbi che si beccheranno una multa». ●

«Provvedimento di immagine che finirà per dividere i cittadini in tre categorie: i fessi, i furbi e le vittime»



In alto a sinistra il consigliere regionale del Pd Giuseppe Paruolo
Qui sopra il sindaco Lepore con l'assessore Valentina Orioli



Peso: 33%

Bologna Zona 30 orari: la stoccata ai nuovi limiti arriva anche dal Pd

Bologna Un provvedimento più "d'immagine" che di sostanza, che ha un forte rischio di essere largamente ignorato nei fatti. Una stoccata a Bologna "Città 30" la tira anche il consigliere regionale Pd Giuseppe Paruolo. In un dettagliato e articolato post, l'informatico del Cineca demolisce lo studio alla base del provvedimento («non può essere considerato uno strumento matematicamente attendibile sul piano predittivo») e conclude che «per diminuire in modo significativo gli incidenti gravi» bisognerebbe «controllare il rispetto dei 50 nelle strade secondarie».

«Lasciando perdere i piccoli tamponamenti senza conseguenze - scrive Paruolo -

mi piacerebbe sapere quanto è ampia la casistica di incidenti con conseguenze gravi sulle persone fatti da automobilisti che procedevano a 45 km/h su una strada della rete secondaria. Se ce ne fossero, allora sì che sarebbe stato ragionevole e giustificato abbassare il limite a 30 km/h in quelle strade. Ma se invece a provocare incidenti sono - come credo che sia - coloro che vanno sulle strade secondarie a una velocità da tangenziale, il problema era e rimane quello di evitare che lo facciano e non quello di abbassare il limite per tutti».

Secondo Paruolo, inoltre, «ha molto senso mettere i 30, come si era già fatto, dove si deve andare solo piano,

dissuasori e dossi artificiali inclusi, che dovrebbero essere sempre una componente essenziale del provvedimento: perché come è fatta la strada cambia sensibilmente la questione. Ha senso cambiare il limite sulle altre strade senza modificarle in nulla dal punto di vista sostanziale?», si chiede il dem.

«Sarebbe invece meglio investire sui controlli, soprattutto dove il rispetto dei limi-

ti è essenziale per evitare il pericolo di incidenti», afferma ancora il consigliere regionale. Per questo «non riesco a sfuggire alla sensazione che abbassare il limite ovunque risponda più a una logica di immagine e di comunicazione che all'obiettivo concreto di tutelare la salute e migliorare il traffico».

In definitiva, conclude poi Paruolo, «se alla fine rimarrà un limite teorico di 30 km/h e nella pratica non venisse rispettato, come succedeva in parte anche per i 50 km/h, resterebbe solo l'operazione di immagine. Col rischio di suddividere i cittadini nelle classiche tre categorie italiane: fessi, furbi e vittime. Fessi quei pochi che nonostante tutto le regole le rispettano, furbi quelli che se ne fregano evanno come gli pare, che sono poi la maggioranza, vittime quei pochi furbi che si beccheranno una multa». ●

«Provvedimento di immagine che finirà per dividere i cittadini in tre categorie: i fessi, i furbi e le vittime»



Peso: 35%



In alto a sinistra il consigliere regionale del Pd Giuseppe Paruolo
Qui sopra il sindaco Lepore con l'assessore Valentina Orioli



Peso: 35%

CENTRODESTRA ALL'ATTACCO

Città 30, il Pd ora si divide Paruolo: «Non serve»

Sul contestato provvedimento Città 30 della giunta Lepore arriva anche il fuoco amico del consigliere regionale dem. Esultano meloniani, Lega e Forza Italia: «Cade il muro Pd».

a pagina 5 **Merlini**

Fuoco amico sulla Città 30 Il dem Paruolo attacca «Ci divide in furbi e fessi»

L'esponente del Pd in Regione critica, il centrodestra esulta

Sulla Città 30 voluta e lanciata dalla giunta Lepore si abbatte il fuoco amico. Contro il provvedimento che sta infiammando il dibattito a Bologna arrivano le considerazioni, tutte di segno negativo, del consigliere regionale dem Giuseppe Paruolo che non solo contesta la filosofia che ha portato alla scelta di abbassare il limite di velocità nella maggior parte delle strade, ma anche le premesse. Ovvero lo studio commissionato alla società milanese di consulenza Polinomia che ha creato la base per le misure poi adottate dalla giunta.

Paruolo contesta la metodologia con cui si è arrivati a sostenerne la necessità della Città 30. Si sono utilizzate delle stime laddove sarebbe stato necessario avere ancoraggi più saldi: «Se si danno fuori dei numeri — scrive — questi devono avere un fondamento non solo ipotetico». Di fatto, insiste, «la prima e fondamentale osservazione che si può già fare è che tutto lo studio in questione è pertanto basato su una ricostruzione di un "modello contabile" (così hanno scritto) della mobilità

nel comune di Bologna e non su un modello di simulazione del traffico».

Per Paruolo, dunque, siamo di fronte a «una operazione di immagine», anche perché anche con il limite a 50 orari non si è puntato sulla vera leva in grado di spostare gli equilibri, quella dei controlli. E non si capisce che cosa potrebbe cambiare d'ora in avanti: per il consigliere regionale si corre il «rischio di suddividere i cittadini nelle classiche tre categorie italiane: fessi, furbi e vittime». A difendere la scelta dell'amministrazione la consigliera comunale dem Mery De Martino: «I dati che abbiamo esaminato e che sono stati rilevati nelle tantissime e svariate esperienze all'estero (in Italia già Olbia) testimoniano che con la Città 30 l'incidentalità è diminuita, il traffico non è aumentato e i tempi di percorrenza sono aumentati solo in alcuni spostamenti».

L'uscita di Paruolo scalda immediatamente il centrodestra che cavalca l'onda: «Sono sempre di più le voci libere nel mondo della sinistra che ritengono la Città 30 un clamoroso errore per Bologna —

affermano i consiglieri comunali di Fratelli d'Italia Stefano Cavedagna, Fabio Brinati, Felice Caracciolo, Francesco Sassone e Manuela Zuntini — Dopo alcuni personaggi illustri come Guccini, oggi anche Paruolo afferma che gli studi addotti da una parte della maggioranza sono inattendibili». FdI annuncia di aver raccolto già più di 6.000 firme contro il provvedimento e chiede in alternativa alla Città 30 l'aumento dei controlli su strada della polizia locale, per la quale già da tempo i meloniani hanno chiesto 150 nuove assunzioni. Insieme a Fratelli d'Italia esultano Lega e Forza Italia.

Ma a contestare l'analisi di Polinomia pensano anche i consiglieri civici di Bologna Ci Piace, Samuela Quercioli e Gian Marco De Biase: «Apprendiamo con favore — sostengono — il fatto che alcuni esponenti del Pd abbiano effettuato un analisi del proget-



Peso: 1-3%, 5-37%

to Città 30 utilizzando parametri più attinenti alla vita quotidiana, anziché basarsi su una ricostruzione di un modello contabile della mobilità di Bologna». Il ripetersi di alcuni incidenti negli ultimi giorni, in particolare l'auto ribaltata in via Turati e la carambola di sabato scorso davanti alla stazione, hanno dato nuovo fiato ai critici. Ma su

questo interviene Simona Larghetti, delegata metropolitana alla sicurezza stradale: «Gli incidenti di questi giorni — sostiene l'esponente di Coalizione Civica — secondo qualcuno sarebbero la dimostrazione che la Città 30 non funziona. Peccato che siamo solo all'inizio. Mancano sei mesi all'inizio e questo è solo un periodo di adattamento.

Sarebbe come a dire che se ci sono troppi omicidi il reato di omicidio non ha senso. O che le tasse sono inutili perché ci sono gli evasori».

Marco Merlini

I meloniani

È caduto il muro Pd
ora giusto fermarsi
Si punti sui controlli
e su nuovi vigili urbani



Peso: 1-3%, 5-37%

Bologna Zona 30 orari: la stoccata ai nuovi limiti arriva anche dal Pd

Bologna Un provvedimento più "d'immagine" che di sostanza, che ha un forte rischio di essere largamente ignorato nei fatti. Una stoccata a Bologna "Città 30" la tira anche il consigliere regionale Pd Giuseppe Paruolo. In un dettagliato e articolato post, l'informatico del Cineca demolisce lo studio alla base del provvedimento («non può essere considerato uno strumento matematicamente attendibile sul piano predittivo») e conclude che «per diminuire in modo significativo gli incidenti gravi» bisognerebbe «controllare il rispetto dei 50 nelle strade secondarie».

«Lasciando perdere i piccoli tamponamenti senza conseguenze - scrive Paruolo -

mi piacerebbe sapere quanto è ampia la casistica di incidenti con conseguenze gravi sulle persone fatti da automobilisti che procedevano a 45 km/h su una strada della rete secondaria. Se ce ne fossero, allora sì che sarebbe stato ragionevole e giustificato abbassare il limite a 30 km/h in quelle strade. Ma se invece a provocare incidenti sono - come credo che sia - coloro che vanno sulle strade secondarie a una velocità da tangenziale, il problema era e rimane quello di evitare che lo facciano e non quello di abbassare il limite per tutti».

Secondo Paruolo, inoltre, «ha molto senso mettere i 30, come si era già fatto, dove si deve andare solo piano,

dissuasori e dossi artificiali inclusi, che dovrebbero essere sempre una componente essenziale del provvedimento: perché come è fatta la strada cambia sensibilmente la questione. Ha senso cambiare il limite sulle altre strade senza modificarle in nulla dal punto di vista sostanziale?», si chiede il dem.

«Sarebbe invece meglio investire sui controlli, soprattutto dove il rispetto dei limi-

ti è essenziale per evitare il pericolo di incidenti», afferma ancora il consigliere regionale. Per questo «non riesco a sfuggire alla sensazione che abbassare il limite ovunque risponda più a una logica di immagine e di comunicazione che all'obiettivo

vo concreto di tutelare la salute e migliorare il traffico».

In definitiva, conclude poi Paruolo, «se alla fine rimarrà un limite teorico di 30 km/h e nella pratica non venisse rispettato, come succedeva in parte anche per i 50 km/h, resterebbe solo l'operazione di immagine. Col rischio di suddividere i cittadini nelle classiche tre categorie italiane: fessi, furbi e vittime. Fessi quei pochi che nonostante tutto le regole le rispettano, furbi quelli che se ne fregano e vanno come gli pare, che sono poi la maggioranza, vittime quei pochi furbi che si beccheranno una multa». ●

«Provvedimento di immagine che finirà per dividere i cittadini in tre categorie: i fessi, i furbi e le vittime»



In alto a sinistra il consigliere regionale del Pd Giuseppe Paruolo
Qui sopra il sindaco Lepore con l'assessore Valentina Orioli



Peso: 33%

La città a 30 all'ora

In 5 anni 312 vittime della strada E 1,6 miliardi di costi sociali

Il dato umano è ovviamente il più disastroso, ma se anche uno volesse affrontare il tema della sicurezza stradale il vantaggio sarebbe evidente».

Gianluigi Bovini coi numeri ci ha lavorato una vita, proprio per il Comune di Bologna. E oggi interviene per sostenere la scelta della giunta di avviare il limite dei 30 chilometri orari in buona parte della città: un

beneficio economico che a seconda delle stime va dai 60 ai 90 milioni di euro di costi minori per il territorio.

di Marco Bettazzi • a pagina 7

NELLA CITTÀ METROPOLITANA DAL 2018 AL 2022

In 5 anni 24 mila feriti e 312 morti sulle strade Con un costo sociale di 1,6 miliardi

Le cifre dello statistico Bovini a sostegno della scelta dei 30 km all'ora
“Se si dimezzano gli incidenti un beneficio di 90 milioni l'anno”

di Marco Bettazzi

«Il dato umano è ovviamente il più disastroso, ma se anche uno volesse affrontare il tema della sicurezza stradale da ragioniere, diciamo così, il vantaggio sarebbe evidente». Gianluigi Bovini coi numeri ci ha lavorato una vita, proprio per il Comune di Bologna. E oggi interviene per sostenere la scelta della giunta di avviare il limite dei 30 chilometri orari in buona parte della città: un beneficio economico che a seconda delle stime va dai 60 ai 90 milioni della perdita di vite e delle sofferenze provocate dagli incidenti. «Si tratta di circa 17 miliardi di danni al-

l'anno per l'Italia e di 360 milioni per la Città metropolitana, che dunque significano circa 180 milioni per la città di Bologna», spiega Bovini. Tra 2018 e 2022, nonostante le restrizioni dovute al Covid, nella Città metropolitana ci sono stati circa 18mila incidenti, con 24mila persone ferite e 312 decessi. A livello di ricadute economiche significano circa 1,6 miliardi di danni per la collettività, di cui appunto 360 milioni solo nell'ultimo anno. Mettendo a confronto questi dati con quelli usati dal sindaco Lepore per spiegare la scelta di introdurre il limite dei 30 all'ora a partire dal 1° luglio, si arriva a una stima del possibile rispar-

mio per il territorio in termini economici. Secondo il sindaco infatti, come ha scritto nella sua lettera ai bolognesi, «a Bruxelles nei primi sei mesi di sperimentazione gli incidenti sono calati del 22% e le vittime della strada sono la metà. A Edimburgo il numero di incidenti è calato del 40%, il numero di feriti del 33% e le vittime del 23%». «Se si arrivasse a dimezzare gli incidenti il beneficio per il territorio cittadi-



Peso: 1,5%, 7,46%

Sezione: CONSIGLIERI REGIONALI

no sarebbe di 90 milioni circa, e se si riducessero di un terzo di circa 60 milioni - calcola Bovini - È chiaro che questi benefici non andrebbero al bilancio comunale, ma a tutto il territorio, quindi a famiglie, imprese e sanità pubblica, ma sono comunque di cifre importanti». C'è un altro aspetto che secondo Bovini non emergerebbe a sufficienza nel dibattito sul limite dei 30 all'ora. «Nel 1990 il numero degli incidenti e dei morti era il doppio, morivano 6-7 mila persone all'anno in Italia - ricorda - Significa che la possibilità di ridurre il fenomeno c'è, vuoi con le rotonde, con l'obbligo di cinture, coi dossi e con altri stru-

menti. Non si tratta di un fenomeno ineluttabile».

Una voce critica contro la giunta arriva però dal consigliere regionale Pd Giuseppe Paruolo, che con un lungo e articolato post ritiene gli studi su cui si basa il provvedimento «inattendibili». «A Lepore, al contrario di me, piace la retorica della città-vetrina - dice Paruolo - Oggi ha trovato il suo provvedimento bandiera nella "Bologna a 30 all'ora"». Ma lo studio, secondo il consigliere, «non può essere considerato uno strumento attendibile» e meglio sarebbe far rispettare davvero il limite dei 50 già esistente. «La mi-

sura - conclude - rischia di dividere i cittadini in fessi che rispetteranno le regole, furbi che se ne fregano e vittime, per quei pochi furbi che si prenderanno una multa».



© Carambole

In alto,
l'incidente di
sabato scorso
davanti alla
stazione e,
sotto, quello
mortale in via
Azzurra



Peso: 1,5%, 7-46%