



**MANCAVANO  
160 MILIONI**  
«Quando abbiamo  
cominciato a  
erogare le casse  
dello Stato  
erano vuote.  
Inaccettabile. Ci  
siamo rivolti al  
Mef e un decreto  
dovrebbe risolvere  
le questioni in  
essere», spiega il  
viceministro dei  
Trasporti, Edoardo  
Rixi (foto),  
interpellato sui  
37 milioni di euro  
di incentivi 2021  
per il rinnovo  
del parco spariti  
dopo il taglio  
lineare del Mef.

14 SETTEMBRE

«Inaccettabile il taglio lineare imposto dal Mef di 37 milioni sugli incentivi». Così Unatras al Governo.

19 SETTEMBRE

«Non ci sarà alcun taglio. Il Mit ha recuperato le risorse necessarie», afferma il viceministro dei Trasporti Edoardo Rixi.

20 SETTEMBRE

Il ministro dei Trasporti, Matteo Salvini, annuncia la procedura di ricorso alla Corte di Giustizia contro i divieti austriaci. Plauso di Anita.

25 SETTEMBRE

Dopo che a Milano, in Area B, si vieta la circolazione ai camion senza sistemi di rilevamento pedoni e ciclisti negli 'angoli ciechi', Unatras chiede l'intervento del Ministero per evitare penalizzazioni.

26 SETTEMBRE

Mattia Baldis della Fai di Bergamo rilancia l'articolo dell'ex campione del ciclismo, Silvio Martinello 'Basta con l'imbroglio delle finte piste ciclabili': bici e camion alleate contro lo scariabarile della politica.



Strade troppo pericolose

# È COLPA DEL CAMION

Sei ciclisti morti sotto i veicoli pesanti a Milano da inizio anno. Il sindaco Sala impone sistemi anti angolo cieco. Il modello di trasporto merci è da rivedere ma colpe e costi si scaricano ancora una volta sugli autotrasportatori

**È** durato poco il periodo nel quale, durante la pandemia, gli autotrasportatori sono stati definiti eroi, per aver continuato a lavorare a loro rischio e pericolo, approvvigionando negozi e supermercati e permettendo agli italiani barricati in casa di fare la spesa. In una parola: permettendo al Paese di non fermarsi. Siamo già tornati alla norma-

lità: quando c'è da scaricare la colpa delle lacune della viabilità e dell'insicurezza, che si tratti di autostrade o di strade urbane, ecco che camion e relativi autisti sono i capri espiatori. Come per magia ci si dimentica che gli scaffali dei supermercati sono pieni grazie ai tir, e si ricomincia ad accusarli di inquinare o, peggio, uccidere.

*Milano obbliga a installare un dispositivo che sarà obbligatorio nella Ue a luglio 2024*

Paolo Uggè

## SCOMPAIONO I SOLDI PER L'AUTOTRASPORTO. ANZI NO

**A** metà settembre Unatras scrive al Governo: «È inaccettabile il taglio lineare imposto dal Mef, per l'importo di 37 milioni di euro, sugli incentivi 2021 per la sostituzione e il rinnovo del parco veicolare, dopo che le imprese hanno effettuato e rendicontato investimenti per la transizione ecologica e a favore dell'ambiente,

contando su risorse previste da una legge dello Stato. È indispensabile recuperare queste risorse e pagare alle imprese quanto loro dovuto». Di lì a qualche giorno il caso però si sgonfia. Il viceministro Edoardo Rixi interviene al convegno Fiap, nella sala Parlamentino del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e annuncia che non

ci sarà alcun taglio dei fondi destinati al settore dell'autotrasporto merci.

Il Mit, infatti, è riuscito a recuperare sia le risorse necessarie a pagare il credito d'imposta sui costi sostenuti per l'acquisto del gasolio nel secondo trimestre del 2022, sia i 37 milioni di euro decurtati dal Mef e destinati agli incentivi 2021 per la sostituzione e il

rinnovo del parco veicolare.

«Quest'anno il Ministero si è ritrovato con un problema di cassa particolarmente rilevante: nel momento in cui abbiamo iniziato a erogare le risorse mancavano, infatti, nelle casse dello Stato 160 milioni di euro per i contributi destinati alle aziende di autotrasporto», ha spiegato Rixi, «Una

cosa inaccettabile. Per questo ci siamo rivolti subito al Mef e in questi giorni uscirà il decreto ministeriale che ci consentirà di risolvere il problema della cassa».

In merito, invece, ai 37 milioni Rixi ha spiegato che nei prossimi giorni verrà presentato un emendamento, già concordato col Mef, che permetterà al Ministero di recuperarli.

PISTE CICLABILI

## Solo fiore all'occhiello

Spesso inutili se non pericolose. I progetti sono tutti da verificare

**S**ilvio Martinello, l'ex campione di ciclismo, scrive 'Basta con l'imbroglione delle finte piste ciclabili' e Mattia Baldis, Fai di Bergamo, lo rilancia.

Il tema è caldo, anche perché i camionisti non ci stanno. «Chi progetta le piste ciclopedonali deve aver bevuto troppo. A volte sembrano piste di guerra: curve, salti, precedenza da dare a destra e a manca, nessuna manutenzione».

«Ennesima dimostrazione di uno Stato che non c'è (vedi l'escalation di femminicidi, violenze sui minori, interi quartieri in mano alla delinquenza) e che, quando c'è, fa solo danni: concede finanziamenti ai comuni che le realizzano, senza controllare se il progetto ha un senso o se la ciclabile a un certo punto svanisce nel nulla. Chiaia, Napoli, ne è un esempio».

«Le associazioni di categoria potrebbero intervenire in modo intelligente nella vita del Paese, denunciando i problemi di tutti i giorni. Chi fa piste ciclabili non è per forza bravo amministratore».

«Invece di far mettere i sensori sui camion per vedere l'angolo cieco (che sa tanto della solita 'marchetta politica' per far vendere qualcosa di nuovo), in tempi in cui tanti autotrasportatori non hanno più neanche gli occhi per piangere e che verrebbero chiamati a tirar fuori qualche migliaio di euro in più, tanto mica pagano le associazioni, fate in modo che le osservazioni di chi sta sulla strada vengano fatte circolare».

Oscar Sandri



Da inizio anno, sono sei i ciclisti vittime dei camion a Milano. Anche in pieno centro: l'ultima, 28 anni, a due passi da Porta Romana. Ma è troppo facile dare la colpa ai camion. Sarebbe onesto invece ammettere che qualcosa, nel trasporto merci su gomma, a Milano non funziona.

### Dal 1° ottobre solo con allarme ciclista

Dunque, il sindaco Beppe Sala ha deciso che dal 1° ottobre 2023, a Milano, potranno circolare in Area B solo i camion N3 con sistemi capaci di rilevare pedoni e ciclisti in prossimità degli 'angoli ciechi'. Niente, invece, su organizzazione del trasporto merci in città, circolazione dei veicoli da cantiere e delle biciclette.

Già, le biciclette. Ecco perché è particolarmente signifi-

cativa l'inedita alleanza tra il funzionario di un'associazione degli autotrasportatori, Mattia Baldis della Fai di Bergamo, e l'ex campione del ciclismo, Silvio Martinello, vincitore di un titolo olimpico su pista, di cinque mondiali, di 14 titoli nazionali e 21 corse su strada.

Martinello ha scritto sul sito *Altropensiero.net* l'articolo 'Basta con l'imbroglione delle finte piste ciclabili', rilanciato e sottoscritto da Baldis. L'olimpionico fa riferimento al bonus bici pandemico, che voleva incentivare l'utilizzo delle due ruote, per affermare che si dovrebbe «iniziare dalle infrastrutture specifiche, se si

desidera incidere sulle abitudini delle persone, e solo successivamente concentrarsi sugli stimoli all'acquisto del mezzo. Non basta una mano di vernice sull'asfalto per creare una pista ciclabile. Perché così si rischia solo di aumentare il pericolo, soprattutto nei punti, e sono tanti, lungo le strade, dove le condizioni delle vecchie carreggiate non consentono neppure lontanamente di parlare di sicurezza, con la corsia che si restringe o addirittura scompare».

### Le 'bike lane' sono pericolose e oggetto di critiche da parte di tutti gli utenti della strada

Silvio Martinello

E continua: «le 'bike lane', corsie ricavate con righe bianche tracciate sulle strade dalla sera al mattino in tante città italiane», so-



## BRENNERO: SI VA ALLA CORTE EUROPEA

Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, ha annunciato al question time della Camera la procedura di ricorso davanti alla Corte di giustizia contro i divieti austriaci al Brennero. «Il Governo italiano prende posizione nei confronti degli inaccettabili divieti di circolazione dei mezzi pesanti al Brennero», commenta il presidente di Anita, Riccardo Morelli, «Il ministro Salvini ha ben rappresentato il cuore della questione: l'Austria con le limitazioni al transito dei mezzi pesanti al Brennero determina all'interno del mercato Ue una situazione di concorrenza sleale, innanzitutto a danno delle imprese italiane». «Le restrizioni imposte dall'Austria non sono più accettabili. Non siamo disponibili a discutere con la presidente Von der Leyen (purché si arrivi finalmente all'apertura della procedura di infrazione contro l'Austria), di concerto con le associazioni europee aderenti all'Iru. La libertà di circolazione deve essere assicurata anche sulla linea del Brennero».



### SIAMO TUTTI GOVERNATIVI

**Applausi a scena aperta per Matteo Salvini da parte dei presidenti di Anita, Riccardo Morelli, e di Fai, Paolo Uggè (foto), in seguito all'annuncio del ricorso alla Corte di giustizia europea contro i divieti austriaci al Brennero.**

blema nella sua complessità, considerando l'incremento del traffico commerciale verso le città, le problematiche legate alle consegne dell'ultimo miglio, la conformazione dei centri urbani e la necessità di infrastrutture adeguate».

### Nel 2024 l'obbligo Ue solo per i camion nuovi

Le difficoltà per le imprese sono oggettive, e vanno dai costi alla mancanza di normative precise: «Il Comune di Milano obbliga a installare un dispositivo che l'Europa renderà obbligatorio a luglio 2024 solo per i veicoli nuovi», scrive la Fai.

«Sottolineiamo i tempi strettissimi che le imprese hanno a disposizione per adeguarsi, (la delibera è datata 11 luglio, e gli obblighi decorrono dal 1 ottobre) e la confusione generata fra gli operatori per la mancanza di specifiche tecniche sui dispositivi (solo questa settimana sono stati pubblicate le certificazioni richieste). Per stessa ammissione del Comune di Milano, peraltro, in Italia non esiste una normativa sui sensori degli angoli ciechi. E il nostro Codice della strada non fa ancora alcun riferimento a tali dispositivi», scrive ancora Unatras.

**Riccardo Venturi**

no «molto pericolose, e oggetto di critiche e lamentele sia da parte di chi le utilizza in bici, credendole erroneamente piste ciclabili, sia da parte di chi motorizzato le subisce e le percepisce come un ulteriore ostacolo».

### Le aziende di trasporto sono in seria difficoltà

Resta comunque il fatto che la decisione del Comune di Milano ha messo in seria difficoltà le aziende di trasporto che operano nel capoluogo lombardo. Da qui, la protesta di Unatras, caduta a sua volta nel tranello di prendersela con il comportamento di pedoni e ciclisti: vero che molti circolano in modo poco rispettoso delle regole, ma, ripetiamo, il problema vero è il sistema che non funziona: «Pur condividendo l'obiettivo del Comune

di migliorare la sicurezza stradale in ambito cittadino, stigmatizziamo questo approccio unilaterale che criminalizza i mezzi pesanti, perché la sicurezza non si garantisce con approcci vessatori senza prevedere obblighi nei confronti degli 'utenti deboli della strada', pedoni e ciclisti, i cui comportamenti sono spesso alla base degli incidenti».

Vista l'importanza di Milano, il caso è diventato nazionale. «Unatras chiede l'intervento del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Matteo Salvini, affinché si evitino penalizzazioni contro i mezzi pesanti e, soprattutto, si faccia chiarezza rispetto a

decisioni unilaterali e disomogenee che le varie amministrazioni locali potrebbero attuare generando caos tra migliaia di operatori del settore. Il provvedimento del Comune di Milano, infatti, non tiene conto dei dati del ministero dell'Interno, dai quali risulta invece un calo della percentuale di incidenti in cui sono coinvolti i veicoli commercia-

### Si faccia chiarezza su decisioni che le amministrazioni locali potrebbero attuare nel caos

*Amedeo Genedani*

li anche grazie all'attenzione che la categoria riserva alla sicurezza di tutti gli utenti della strada. Quello della sicurezza stradale è un tema che non si può pensare di risolvere con la sola politica dei divieti». E, ancora: «È necessario affrontare il pro-