



**Comune
di Bologna**

Rassegna Stampa

24 gennaio 2024

Rassegna Stampa

24-01-2024

IL COMUNE

AVVENIRE	24/01/2024	8	Il Ministero dei trasporti: pronta la direttiva sulle città a 30 all'ora <i>Redazione</i>	2
CORRIERE DELLA SERA	24/01/2024	15	Città 30, il ministero: «Si al limite, ma non in ogni strada» <i>Claudia Voltattorni</i>	3
CORRIERE DI BOLOGNA	24/01/2024	3	Il governo frena la città a 30 all'ora = Il ministero pronto con la direttiva La battaglia sulle strade da limitare <i>Francesco Rosano</i>	4
MESSAGGERO	24/01/2024	9	Trasporti, la direttiva sui 30 km all'ora «Deroghe ai 50 solo per singole strade» <i>R. L.</i>	6
QUOTIDIANO NAZIONALE	24/01/2024	12	Pronta la direttiva contro le città ai 30 all'ora = Guerra di velocità Il ministero stoppa Bologna Zone 30 solo in alcune strade <i>Rosalba Carbutti</i>	7
REPUBBLICA BOLOGNA	24/01/2024	2	Città 30, c è la direttiva Salvini Lepore: "Impatto pericoloso" = Direttiva Salvini pronta "Limiti solo nei pressi di scuole e parchi" <i>Eleonora Capelli</i>	9
REPUBBLICA BOLOGNA	24/01/2024	3	Lepore replica al ministro "Si rischiano effetti pericolosi" <i>Marco Bettazzi</i>	11
REPUBBLICA BOLOGNA	24/01/2024	2	"Non decreti ma referendum lo raccolgo firme per quello" = "Ma io raccolgo firme per il referendum Scelgano i cittadini" <i>Caterina Giusberti</i>	13
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	24/01/2024	35	«Stop alla città 30» I paletti di Salvini = La direttiva di Roma blocca Lepore «Deroghe ai 50 solo in alcuni casi» <i>Rosalba Carbutti</i>	15
VERITÀ	24/01/2024	11	I 30 all'ora non funzionano Così il Comune pd passa a indottrinare gli studenti = Sui 30 all'ora scatta l'indottrinamento in aula <i>Matteo Lorenzi</i>	17

POLITICA NAZIONALE

GAZZETTA DELLO SPORT	24/01/2024	39	Zone 30, in arrivo la direttiva del ministero: «Le deroghe ai 50 all'ora vanno motivate» <i>Redazione</i>	19
CORRIERE ADRIATICO ANCONA E PROVINCIA	24/01/2024	3	Salvini: «E' pronta la direttiva del Mit sui limiti di velocità nei centri urbani» <i>Redazione</i>	20
RESTO DEL CARLINO	24/01/2024	12	Il ministro blocca Lepore «Limite dei 30 orari solo in alcune strade» = Guerra di velocità Il ministero stoppa Bologna Zone 30 solo in alcune strade <i>Rosalba Carbutti</i>	21
RESTO DEL CARLINO REGGIO EMILIA	24/01/2024	36	Presto estese le Zone 30 E l'era dei pilomat è finita In arrivo altre telecamere = Zone 30, qui già tante attive Saranno estese gradualmente Nuovo limite dei 50 km/h su viale del Partigiano <i>Francesca Chilloni</i>	23
RESTO DEL CARLINO RIMINI	24/01/2024	36	La promessa di Sadegholvaad: «Finché sarò sindaco, mai il limite dei 30 all'ora» = La promessa «Mai una città a 30 all'ora» <i>Mario Gradara</i>	26
GAZZETTINO	24/01/2024	10	Trasporti, la direttiva sui 30 km all'ora «Deroghe ai 50 solo per singole strade» <i>R. L.</i>	28

LA SVOLTA PER LA SICUREZZA STRADALE

Il Ministero dei trasporti: pronta la direttiva sulle città a 30 all'ora

Ministero al lavoro sulla direttiva dei 30 all'ora nelle città. «Gli uffici del Mit hanno preparato la direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani su cui verrà avviato un confronto istituzionale» fanno sapere dal dicastero. Il vicepremier e ministro Matteo Salvini, che anche ieri è stato in contatto diretto con molti amministratori locali di tutti i colori politici, ribadisce l'impegno di collaborare per ottenere città più sicure. «Salvini, orgoglioso di aver voluto il nuovo codice della strada dopo decenni di attesa - sottolinea dal Mit - ha chiarito che va trovato un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi». Non sono ancora noti i dettagli del documento ma alla nota del ministero non sono mancate le reazioni.

«La direttiva annunciata dal ministero dei Trasporti per Città 30, se può essere un'occasione di confronto per far rispettare i limiti di velocità e raggiungere

l'obiettivo di ridurre gli incidenti nelle città e la mortalità, per noi può essere positiva» ha detto il sindaco di Bologna, Matteo Lepore. «Bologna ha scelto un modello, quello della Città 30, che non è sulla generalità delle strade - ha proseguito - e la scelta delle strade in cui applicare il nuovo limite di velocità è stata fatta sulla base delle scelte che il ministero finora ha dato, cioè incidentalità e zone sensibili. Non è un caso che molte delle strade che tante persone stanno chiedendo di riportare ai 50 chilometri all'ora sono quelle con la maggiore incidentalità e mortalità ed è per questo che sono state scelte». Riguardo le sanzioni commenta Lepore: «Se si descrive il provvedimento di Bologna come un qualcosa che ha prodotto multe a tappeto e caos giornaliero si dice una cosa non vera - sottolinea il primo cittadino di Bologna - Da ieri avete visto come la mobilità a Bologna sia regolare e non ci siano problemi».

Il Codacons invece avverte: la direttiva del Mit sui 30 all'ora, rispetti il potere dei sindaci. «Siamo in attesa di visionare il testo della direttiva del Mit sui limiti di velocità nei centri urbani e, se confermerà una limitazione dei poteri dei sindaci in materia di sicurezza stradale, impugneremo l'atto al Tar del Lazio». Ne dà notizia il Codacons, da subito sceso in campo in difesa della riduzione della velocità a 30 km/h a Bologna.

«Tutti gli esperti sono concordi nell'affermare che misure come quella adottata a Bologna hanno molteplici effetti positivi, e pochissimi disagi per gli automobilisti - spiega il presidente Carlo Rienzi - Ricordiamo che la velocità eccessiva è una delle principali cause di morte sulle strade italiane, e i sindaci hanno il potere, oltre che il dovere, di adottare misure per incrementare la sicurezza stradale e ridurre l'incidentalità».

«Per tale motivi, se la direttiva del Mit non rispetterà le prero-

gative dei sindaci e si risolverà in una imposizione dall'alto per impedire l'applicazione del limite a 30 km/h, saremo costretti a impugnare il provvedimento al Tar del Lazio», conclude.

RIPRODUZIONE RISERVATA

Lepore: può essere occasione positiva di confronto. Codacons: se limita il potere dei sindaci la impugneremo al Tar del Lazio



Peso: 14%

Città 30, il ministero: «Sì al limite, ma non in ogni strada»

Dopo le polemiche con Bologna ecco la direttiva di Salvini: ogni deroga dovrà essere motivata

ROMA Il limite, nelle città, può scendere a 30 chilometri all'ora, ma non ovunque e con molti paletti. Dopo le polemiche dei giorni scorsi sul caso di Bologna, mosse da chi ritiene quel limite di velocità troppo basso e troppo esteso, arriva la direttiva del ministero dei Trasporti.

In «spirito pienamente collaborativo con gli enti locali», il ministro e vicepremier Matteo Salvini sottolinea che la direttiva «si pone l'obiettivo di chiarire alcuni passaggi ai Comuni che intendano fissare deroghe al limite generale di velocità di 50 km orari fissato per i centri urbani».

Viene quindi spiegato che il limite nei centri urbani resta a 50 chilometri ma che comunque sono previste delle deroghe, verso il basso (fino a 30

chilometri orari) o anche verso l'alto (fino a 70), ma dovranno essere previste «solo per singole strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive». No quindi a un limite diverso dai 50 orari generalizzato in tutta l'area urbana, come avviene per gran parte del territorio comunale di Bologna. E ogni deroga dovrà sempre essere motivata. Così, ad esempio, limiti sotto i 50 chilometri orari possono esserci in strade con ingressi e uscite da fabbriche, scuole, asili, parchi di gioco e simili. Limiti superiori possono essere fissati in strade a più alto scorrimento o nei tratti con semafori coordinati a onda verde. L'importante è «evitare qualsiasi fissazione generalizzata di deroghe al limite di 50 km

orari nel contesto urbano». Un cambiamento che, secondo la direttiva del ministero, «risulterebbe arbitrario» e che non valterebbe «attentamente la pluralità di interessi connessi alla circolazione stradale».

Ma il sindaco di Bologna Matteo Lepore, da giorni al centro delle polemiche, anche con lo stesso Salvini, dice che nella sua città a 30 all'ora «non c'è il caos, ma una grandissima tranquillità», e spiega che «abbiamo studiato tutte le strade, le abbiamo scelte in maniera oculata e secondo le linee guida del ministero, dati dell'incidentalità, scuole e punti sensibili: sono il 70% delle strade a 30, non tutto il territorio urbano» e punta il dito contro «la marea di false

notizie: abbiamo fatto 20 multe in dieci giorni, Bologna non è Milano o Barcellona, non abbiamo grandi viali; abbiamo lasciato quelle più grandi ai 50 e ai 70, dove a luglio avremo gli autovelox autorizzati dal ministero». E al ministro Salvini risponde: «Prima di fare una direttiva, confrontiamoci, la priorità è salvare le vite». Anche Salvini invita «a collaborare per ottenere città più sicure: serve un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o dannosi», fa sapere di voler «avviare un confronto istituzionale con gli altri ministeri interessati e con gli enti locali» e giudica «positive le aperture al dialogo e al confronto arrivate dai sindaci».

Claudia Voltattorni

La scheda

● Pronta la direttiva del ministro dei Trasporti Matteo Salvini sulle città a 30 all'ora

● Previsto che il limite dei 30 all'ora sarà possibile solo per zone dove «sussistano determinate condizioni oggettive»



Città lenta

Le «zone 30» a Bologna sono state introdotte a partire dallo scorso 16 gennaio



Peso: 25%

Il caso Il ministro Salvini va avanti. Il sindaco Lepore ha davanti due strade: cambiare il provvedimento o ricorrere al Tar

Il governo frena la città a 30 all'ora

Pronta la direttiva: invita il Comune a tenere il limite solo nelle zone più pericolose per i pedoni

di **Francesco Rosano**

La direttiva del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sulla Città 30 «è pronta». L'annuncio è arrivato in serata dal Mit ed è la conferma che il ministero guidato da Matteo Salvini ha intenzione di affrontare in ottica nazionale il «caso Bologna».

La direttiva, spiegano dal

governo, «indica l'esigenza del rispetto di alcuni requisiti per le strade dove viene indicata l'ulteriore limitazione di velocità». In pratica, il Comune dovrebbe specificare quali sono le zone a 30 e il perché e non lasciarle ovunque tranne che nelle zone 50. Si annuncia dunque un braccio di ferro tra Roma e Bologna.

a pagina 3

Il ministero pronto con la direttiva La battaglia sulle strade da limitare

La disposizione è rivolta a tutti i Comuni italiani. Lo spettro di un possibile ricorso al Tar

La direttiva del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti sulla Città 30 «è pronta». L'annuncio è arrivato in serata dal Mit ed è la conferma che il ministero guidato da Matteo Salvini ha intenzione di affrontare in ottica nazionale il «caso Bologna». La direttiva, spiegano dal governo, «indica l'esigenza del rispetto di alcuni requisiti per le strade dove viene indicata l'ulteriore limitazione dei 30 km/h. Un contesto che veda per esempio la presenza di scuole, ospedali o comunque una forte utenza pedonale».

Di fatto un restringimento coatto della Città 30 voluta dall'amministrazione Lepore, che carte alla mano (la direttiva non è ancora arrivata a Palazzo d'Accursio) dovrà valutare se rivolgersi davvero al Tar del Lazio per salvaguardare il progetto amministrativo che sta facendo discutere mezza Italia. «Quella direttiva avrà impatti del tutto pericolosi se si

andranno a ridurre gli strumenti di controllo», avverte il sindaco Matteo Lepore ospite di *Porta a Porta* su Rai Uno, rivendicando il lavoro fatto a monte della Città 30: «Abbiamo studiato tutte le strade, le abbiamo scelte in maniera oculata. A Bologna non c'è il caos, abbiamo fatto 20 multe in dieci giorni».

Dopo il braccio di ferro dei giorni scorsi, nella consapevolezza che in ballo ci sono anche amministrazioni di centrodestra (come Olbia) che puntano sul limite dei 30 km/h, i toni del ministero si sono addolciti. Sulla direttiva per i limiti di velocità nei centri urbani «verrà avviato un confronto istituzionale», spiega il Mit, sottolineando che il vicepremier e ministro Matteo Salvini, dopo una giornata «in contatto diretto con molti amministratori locali di tutti i colori politici», ribadisce l'impegno a «collaborare per ottenere città più sicure». «Va trovato

un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi», è il messaggio di Salvini, che con la nuova direttiva colpirà soprattutto provvedimenti generalizzati come quello di Bologna.

La direttiva spiega che le deroghe al limite dei 50 km/h — che possono operare sia in alto, fino a 70 km all'ora, sia in basso, come per i 30 km/h — «possono essere previste solo per singole strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive». Il Comune «deve in ogni caso motivare la deroga», soprattutto quando i limiti siano inferiori ai 50 km/h, come nel caso di Bologna: «Possono essere previsti laddove ci siano tratti di strada con frequenza di ingressi e uscite carrabili da



Peso: 1-11%, 3-33%

fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi gioco e simili». Alle amministrazioni comunali, è il messaggio della direttiva, «si richiede di evitare qualsiasi fissazione generalizzata di deroghe al limite di 50 km orari nel contesto urbano: qualsiasi cambiamento di questo tipo risulterebbe infatti di per sé arbitrario, in quanto non consentirebbe di valutare

attentamente la pluralità di interessi connessi alla circolazione stradale».

Francesco Rosano

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Lepore
Abbiamo
studiato
tutte le
strade,
le abbiamo
scelte in
maniera
oculata
Hanno
detto che
abbiamo
fatto
migliaia
di multe.
Ne
abbiamo
fatto 20
in dieci
giorni



Duello
Matteo Lepore
e Matteo
Salvini



Peso: 1-11%, 3-33%

Trasporti, la direttiva sui 30 km all'ora «Deroghe ai 50 solo per singole strade»

IL PROVVEDIMENTO

ROMA È pronta la direttiva del ministero dei Trasporti sui 30 chilometri orari in città. L'annuncio è arrivato con una nota in cui si sottolinea appunto come «gli uffici del Mit hanno preparato la direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani su cui verrà avviato un confronto istituzionale». Il vicepremier e ministro Matteo Salvini, «che è stato in contatto diretto con molti amministratori locali di tutti i colori politici, ribadisce l'impegno di collaborare per ottenere città più sicure». L'intenzione ribadita dal leader

della Lega è trovare «un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi». La direttiva, ammettendo delle deroghe ai 50 km orari per i centri urbani (con punte fino a un massimo di 70 km/h), sottolinea come queste possano essere previste «solo per singole

strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive», e comunque «il Co-

mune dovrà in ogni caso motivare la deroga». Ad esempio, limiti di velocità inferiori a 50 km/h possono essere previsti in tratti di strada con frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole e parchi di gioco; mentre limiti di velocità superiori potranno essere fissati nelle strade urbane di scorrimento o nei tratti di strada dotati di impianto di semafori coordinati ad onda verde.

LE POLEMICHE

Ma subito arrivano alcune critiche dal Codacons: «Siamo in attesa di visionare il testo della direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani e, se confermerà una limitazione dei poteri dei sindaci in materia di sicurezza stradale, impugneremo l'atto al Tar del Lazio». «Se il documento può essere un'occasione di confronto per far rispettare i limiti di velocità e raggiungere l'obiettivo di ridurre gli incidenti nelle città e la mortalità per noi può essere positivo», aveva affermato già in mattinata il sindaco di Bologna, Matteo Lepore, a margine della presentazione di nuovi veicoli di Corrente, car sharing del gruppo Tper, nella sede del Comune. «Bologna ha scelto un modello, quello del-

la Città 30, che non è sulla generalità delle strade», ha ricordato Lepore precisando che «la scelta delle strade» dove applicare il nuovo limite di velocità «è stata fatta sulla base delle scelte che il ministero finora ha dato, cioè incidentalità, zone sensibili. Non è un caso che molte delle strade che tante persone stanno chiedendo di riportare ai 50 chilometri all'ora sono quelle con la maggiore incidentalità e mortalità ed è per questo che sono state scelte».

«Penso che il discorso della Città 30 vada proprio nella direzione di salvare vite umane, perché secondo me in Italia in questi anni si muore troppo - ha fatto eco Davide Cassani, ex ciclista ed ex ct della nazionale di ciclismo, sull'iniziativa bolognese - Se c'è un sistema per diminuire gli incidenti e la mortalità sulle strade, io penso che bisogna prenderlo in considerazione».

R.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL MINISTERO
ANNUNCIA IL TESTO
SUI LIMITI DI VELOCITÀ
«LE ECCEZIONI
DOVRANNO ESSERE
MOTIVATE DAI COMUNI»**



Un cartello "Zona 30" a Cagliari, dove il Comune ha adottato il provvedimento



Peso: 20%

Dal ministero dei Trasporti

Pronta la direttiva contro le città ai 30 all'ora

Dopo la scelta di Bologna, è pronta la direttiva del Ministero dei Trasporti sui 30 all'ora nei comuni. I sindaci potranno istituire limiti solo in presenza di determinate condizioni o davanti a scuole e asili.

Carbutti a pagina 12



Guerra di velocità Il ministero stoppa Bologna Zone 30 solo in alcune strade

Salvini (Trasporti): pronta la direttiva che contrasta l'abbassamento dei limiti
«Prevedibili esclusivamente davanti a scuole, fabbriche e parchi». Si profila uno scontro al Tar

di **Rosalba Carbutti**
BOLOGNA

Alla fine a rallentare sarà la Città 30. A mettere il freno a mano alla rivoluzione della mobilità voluta dal sindaco Pd di Bologna Matteo Lepore, è il ministero dei Trasporti che ha ultimato la famosa direttiva che, di fatto, affossa i nuovi limiti di velocità. Il prossimo passo, spiega il Mit, sarà un confronto istituzionale. Il viceministero e ministro leghista Matteo Salvini, fa sapere il Mit, «è orgoglioso di aver voluto il nuovo Codice della strada dopo decenni di attesa e ha, quindi, chiarito che va trovato un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi».

In soldoni: la Città 30 di Bologna non s'ha da fare. Stando alla direttiva, un Comune può abbassare i limiti di velocità rispetto ai 50 ma «solo a determinate

condizioni». In pratica, «il limite non può essere generalizzato», ma va fissato in prossimità di luoghi sensibili. In particolare, la direttiva chiarisce ai Comuni che intendono fissare deroghe al limite dei 50 chilometri orari nei centri urbani, sia in alto (fino ai 70 km/h) sia in basso, «che possono essere previste solo in tratti di strada con frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi gioco e simili». Limiti superiori, invece, si possono fissare «nelle strade di scorrimento o in tratti dotati di semafori coordinati da 'onda verde'».

Insomma, la direttiva auspica le zone 30 in certe strade 'sensibili', ma chiude, invece, al modello bolognese di estenderla a quasi tutta la città visto che «qualsiasi cambiamento di que-

sto tipo risulterebbe di per sé arbitrario, in quanto non consentirebbe di valutare attentamente la pluralità di interessi connessi alla circolazione stradale».

Il ministro, però, dopo giorni di braccio di ferro in un contesto - Bologna - animato da petizioni pro e contro, raccolta firme per un referendum e migliaia di 'no' dei lettori in risposta al sondaggio del 'Carlino', tende la mano. Dicendosi pronto «a un incontro con gli altri ministeri interessati e con gli enti locali, valutando positivamente le aperture al dialogo arrivate dai sindaci». Lo stesso Lepore, in mattinata, ave-



Peso: 1-6%, 12-76%

va parlato della direttiva come «di un'occasione di confronto», salvo poi difendere a 'Porta a Porta' il provvedimento, a fronte degli attacchi tv del viceministro leghista Edoardo Rixi e, in collegamento, delle associazioni di categoria, dagli Ncc agli agenti di commercio: «La scelta delle strade (a 30) è stata fatta in maniera oculata. A Bologna non c'è il caos, ma grandissima tranquillità. Non abbiamo fatto migliaia di multe, ma venti in dieci giorni». Per Lepore, Salvini «è poco informato: abbiamo il 70% delle strade a 30, ma non signifi-

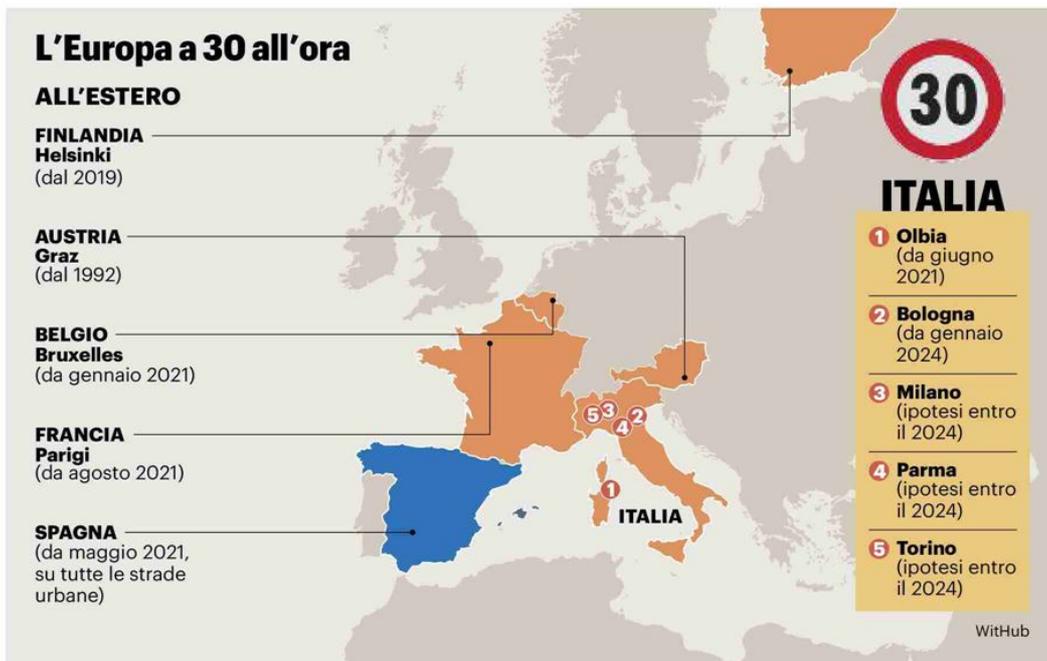
ca tutto il territorio urbano». **Insomma**, dettaglia il primo cittadino, «la scelta delle strade è stata fatta sulla base delle linee guida del ministero in base ai dati dell'incidentalità, alle scuole e ai punti sensibili». Resta il fatto che, arrivata la direttiva, i Comuni dovranno recepirla, adeguandosi. Bologna, certo. Ma anche Olbia e Treviso (amministrate dal centrodestra). E se i Comuni tireranno dritto? A quel punto le ordinanze comunali rischierano di perdere di efficacia. Quindi, se anche il sindaco Lepore e i suoi colleghi si arrocceranno

sui 30, basterà impugnare la multa per aver superato i 30 (36, considerati i 5 chilometri di tolleranza) per vincere la causa. Sullo sfondo, già si prefigura il ricorso al Tar contro la direttiva del governo. Il Codacons ha alzato la mano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SONDAGGIO
All'iniziativa del Carlinò hanno risposto in migliaia e ha stravinto il no

IL SINDACO EMILIANO
«La scelta delle strade è stata fatta in modo oculato. A Bologna non c'è il caos»



Matteo Lepore, sindaco di Bologna del Pd, 43 anni



Matteo Salvini, vicepremier e segretario della Lega, 50 anni



Peso:1-6%,12-76%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

494-001-001

Città 30, c'è la direttiva Salvini Lepore: "Impatto pericoloso"

L'annuncio del Mit. Il Comune: "Andiamo avanti, vedremo punto per punto la fattibilità"

La direttiva del Ministero dei Trasporti è pronta, gli uffici del ministro Matteo Salvini hanno annunciato di aver dato forma al documento di cui si parla da giorni per "restringere" la Città 30. Oggi però tutti devono continuare a rispettare il limite di 30 chilometri all'ora, con poche eccezioni, che gli automobilisti bolognesi stanno imparando a gestire. Il sindaco Matteo Lepore ieri sera ospite di Porta a

Porta, replica al ministro leghista: «Con la sua direttiva di rischio effetti pericolosi, noi vogliamo salvare vite».

di **Bettazzi e Capelli**
● pagine 2, 3 e in nazionale

IL CASO

Direttiva Salvini pronta "Limiti solo nei pressi di scuole e parchi"

di **Eleonora Capelli**

La direttiva del Ministero dei Trasporti è pronta, gli uffici del ministro Matteo Salvini hanno annunciato di aver dato forma al documento di cui si parla da giorni per "restringere" la Città 30. Oggi però tutti devono continuare a rispettare il limite di 30 chilometri all'ora, con poche eccezioni, che gli automobilisti bolognesi stanno imparando a gestire. «Non esiste un automatico annullamento di un provvedimento realizzato nel pieno rispetto delle norme vigenti – ha specificato l'assessora Valentina Orioli – ci sarà un percorso di recepimento della direttiva, che dovrà essere declinata su Bologna, ma potrà volerci del tempo. Del resto noi abbiamo sempre parlato di progressivi aggiustamenti. Ma le regole che tutti stiamo imparando a rispettare var-

ranno anche nei prossimi giorni». Del resto anche la nota del Mit fa riferimento a un «confronto istituzionale» che verrà avviato proprio a partire dal nuovo provvedimento. «Il vicepremier Salvini anche oggi è stato in contatto diretto con molti amministratori locali di tutti i colori politici – hanno spiegato dal ministero – ribadisce l'impegno di collaborare per ottenere città più sicure. Salvini ha chiarito che va trovato un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi». Il documento, nella sua essenza, viene spiegato dal viceministro ai trasporti Galeazzo Bignami, di Fratelli d'Italia. «Si tratta di uniformare i criteri con cui si stabilisce che una strada può avere il limite dei 30 chilometri all'ora – ha spiegato il viceministro – per evitare un "effetto contagio" in tutta la città. Ci devono essere delle

precise condizioni, come la presenza di scuole, ospedali, luoghi sensibili. Devono esserci nella strada in questione fattori che compromettono la sicurezza degli utenti, determinati requisiti e particolari condizioni». Bignami sottolinea quindi che «si restringono significativamente le aree in cui può essere applicato il limite dei 30 all'ora, per evitare la diffusione a tutta la città di un provvedimento che andava



Peso: 1-14%, 2-32%, 3-1%

adottato cum grano salis e non generalizzato». Bignami fa anche notare che «la direttiva supera le ordinanze del Comune» e che quindi la lista delle strade coinvolte andrà rifatta. «Esiste anche un tema di contesto – sottolinea – oltre al fatto che una strada stretta e tortuosa è diversa da una lunga e dritta, per cui l'impatto della Città 30 verrà molto limitato».

A Palazzo d'Accursio si aspetta di leggere il testo nei dettagli, anche tenendo presente che dovrà essere un documento che vale per tutte le città, non solo per Bologna e che quindi andrà declinato nei diversi contesti. A partire da Bologna, ma non solo qui. «In ogni caso deve essere chiaro che le persone non possono premere sull'acceleratore solo per l'esistenza della direttiva – spiega però Orioli – perché ogni atto del ministero come dell'ammini-

strazione, deve seguire un iter per essere applicato, non è né automatico né immediato». In attesa che questa interlocuzione con il ministero porti quindi a novità e ripristini i 50 chilometri all'ora in alcune strade che sono state portate ai 30 dall'amministrazione comunale (la fase più "hard" del provvedimento è cominciata dal 16 gennaio, con anche alcune multe), si tratta di rispettare la nuova abitudine di guidare con lentezza.

Ora naturalmente si apre una nuova fase del provvedimento: se in città sono già nate petizioni contro la Città 30 e una raccolta di firme a favore, sempre digitali, se la destra ha annunciato anche una "gaze-bata" nei prossimi giorni per contrastare il provvedimento del Comune, c'è chi già annuncia ricorsi contro la direttiva stessa. «Siamo in at-

tesa di visionare il testo del ministero dei trasporti – dice anche il Codacons – se confermerà una limitazione dei poteri dei sindaci in materia di sicurezza stradale, impugneremo l'atto al Tar del Lazio».

Ministro Matteo Salvini

Annuncio del Mit
Il Codacons prepara il ricorso al Tar
Il Comune: "Vedremo, non esiste recepimento automatico"



I cartelli

La campagna a sostegno della Città 30 spuntata sui pannelli pubblicitari



Peso:1-14%,2-32%,3-1%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.

504-001-001

La polemica

Lepore replica al ministro “Si rischiano effetti pericolosi”

«La scelta delle strade da portare ai 30 è stata fatta in modo oculato sui criteri del ministero, cioè incidentalità e luoghi sensibili. Non è un caso che molte strade che tante persone stanno chiedendo di riportare a 50 all'ora sono quelle a maggiore incidentalità e mortalità». Su Città 30 il sindaco Matteo Lepore ha parlato ieri in mattinata, presentando le 300 Volvo elettriche che innoveranno il car sharing di Corrente, e poi ha ribadito il suo pensiero a “Porta a porta”. In attesa di conoscere la direttiva del ministro Matteo Salvini, il primo cittadino continua a difendere la decisione, portando avanti la sua guerra alle “false notizie” su cui si baserebbe buona parte delle polemiche. «Salvini – ha detto Lepore – è poco informato di quella che è la realtà bolognese. Noi abbiamo il 70% delle strade a 30, ma non significa tutto il territorio urbano. Prima di fare una direttiva su tutti i Comuni italiani, confrontiamoci, perché avrà impatti pericolosi se si andranno a ridurre gli strumenti di controllo, perché è la velocità che uccide». Era stato appena più diplomatico alla mattina, concedendo che «questa direttiva può essere un'occasione di confronto per un lavoro più efficace per far rispettare i limiti e ridurre incidenti e mortalità». Ma non è vero che «facciamo sanzioni dappertutto, perché sono state 20 in dieci giorni», e nemmeno che a Bologna ci sia «il caos, perché la mobilità è regolare», continua. Per questo nel possibile confronto col ministero «servono informazioni corrette», insiste Lepore, che ne ha parlato lunedì sera a un incontro coi cittadini del quartiere Savena. «La metà, autotrasportatori o persone che lavorano con l'auto, erano molto critici e mi sono confrontato con loro – racconta – L'altra metà erano residenti che hanno fatto raccolte firme per chiedere dossi, rallentatori e marciapiedi, perché hanno sotto casa continui incidenti e rumore e hanno paura per i figli». Il Comune

ha deciso di intervenire per cercare di «far andare tutti un po' più piano – continua – perché in questo modello di città tutti possono vivere. Se tutti vanno forte qualcuno prevale e non è la nostra idea». Visto il tavolo aperto con sindacati e Tper per risolvere i problemi provocati da cantieri e nuovi limiti, sostiene il sindaco, il governo «invece che boicottare Bologna dovrebbe guardare alla nostra città come ad un utile contributo, perché noi stiamo arrivando prima dove arriveranno gli altri tra poco», a causa dell'avvio dei cantieri del Pnrr, che a Bologna (vedi il tram) sono già partiti. «Quello che manca a livello nazionale – conclude Lepore – sono 700 milioni per un fondo nazionale sui trasporti e fondi per il contratto nazionale di lavoro. Senza queste risorse mancano autisti e non ci sono soldi per adattare le linee ai cantieri». In soccorso del sindaco ieri è intervenuto l'assessore regionale ai Trasporti, Andrea Corsini, secondo cui «bisognerebbe davvero che il governo facesse qualcosa in più per potenziare i

servizi e rinnovare il contratto nazionale di lavoro», ha detto, invitando poi Salvini «a sedersi attorno a un tavolo non in maniera ideologica ma trovando delle soluzioni insieme al Comune». Corsini ha poi assicurato che la Regione è pronta a sostenere con nuovi fondi il piano sul trasporto pubblico cui sta lavorando col Comune. Passando a Corrente, le nuove auto, frutto di un accordo fra Tper e Volvo Car Italia, saranno 300 Ex30 elettriche («Era destino», scherza Lepore) ed entreranno in servizio tra febbraio e marzo sostituendo progressivamente le Zoe Renault, agli stessi prezzi di oggi (i primi 41 minuti sono gratuiti per chi è abbonato Tper), ma con cinque posti e autonomie che vanno dai 350 ai 475 km. Corrente, avviato nell'ottobre 2018, conta oggi 82 mila utenti registrati. «Questo accordo è un ulteriore sviluppo all'insegna della sostenibilità e della qualità», sottolinea la presidente di Tper, Giuseppina Gualtieri, che sulle

modifiche alle linee pr
prudenza: «Stiamo lav
e proposte, poi inform
l'utenza».

Il sindaco
a Porta a
“In città ne
20 multe



◀ **Sindaco**
Matteo Le
e, sotto il
car sharing
di Tper, co
nuove aut
di Corren
grazie a u
accordo c
Volvo Ital
che fornir
modello
elettrico



Peso: 44%



Peso:44%

Il personaggio

“Non decreti ma referendum Io raccolgo firme per quello”

di Caterina Giusberti
● a pagina 2

La promotrice *Guendalina Furini*

“Ma io raccolgo firme per il referendum Scelgano i cittadini”

di Caterina Giusberti

Guendalina non si ferma. Nonostante la direttiva dal ministro dei Trasporti Matteo Salvini per limitare la zona 30, lei (che di cognome si chiama Furini, ha 22 anni e sta per laurearsi in Scienze della Comunicazione con una tesi sull'uso dell'intelligenza artificiale nel marketing digitale) andrà avanti lo stesso con la richiesta di referendum. La sua petizione, giura «senza colori politici», su Change.org, in due settimane ha raccolto 52mila firme: «Credo che il referendum sia il modo più democratico per chiedere il consenso dei cittadini - dice - facciamoli votare e vediamo se sono d'accordo con una zona 30 così estesa».

Come nasce questa petizione?

«Io abito a Monte San Pietro, vivo coi miei e in questo periodo sto facendo un tirocinio a Bologna. Da quando è scattato il limite dei 30 per arrivare al lavoro ci metto mezz'ora in più, senza considerare lo stress di tenere sempre monitorato il contachilometri. Usare i mezzi mi

piacerebbe, ma l'unica soluzione per me sarebbe prendere un trenino che parte da Zola e arriva in stazione a Bologna, poi cambiare due autobus. Se ci fosse la metropolitana come a Milano...».

Lo sa che il ministro Salvini ha annunciato una direttiva per rimpicciolire la zona 30 di Bologna?

«Sì ma mi piacerebbe che il referendum a questo punto si facesse lo stesso, perché questo limite va a incidere sulla vita delle persone che lavorano, persone che se arrivano in ritardo una, due, dieci volte, poi si prendono un richiamo. Io speravo che di questa questione si occupassero il sindaco e la giunta non il ministero».

Il sindaco però l'ha chiamata nei giorni scorsi, no?

«Abbiamo fatto una videochiamata, ha detto che avrebbe tenuto conto di questa petizione, poi ho letto sui giornali che diceva che i cittadini si dovevano abituare, che ci sarebbe solo voluto un po' di tempo. Mi dispiace, perché speravo che il cambiamento partisse da lui. Io non

mi occupo di politica ma dai commenti che ho letto sotto la mia petizione mi pare che sulla mobilità a Bologna ci sia molto malcontento». **In cosa si laurea?**

«Ho deciso l'argomento pochi giorni fa insieme alla mia relatrice, Elisa Farinacci, la farò sugli effetti dell'utilizzo dell'intelligenza artificiale per scopi promozionali sui social. Ma mi piacerebbe inserire da qualche parte anche il caso di questa petizione. Di fatto ho usato a mio favore i social, che sono il mio strumento di lavoro, per dire al Comune: oh, in 50mila non siamo d'accordo con una città 30 così estesa fuori dal centro, volete ascoltarci o fate finta di niente? La gente non è che non ne ha voglia, è sfiduciata. Ma bisogna provare lo stesso a farsi ascoltare».



Peso: 1-2%, 2-10%, 3-4%



◀ **Promotrice**
Guendalina Furini
22 anni



Peso:1-2%,2-10%,3-4%

BOTTA E RISPOSTA Ma il ministro apre: «Dialogo con i Comuni»
Lepore: «Rispettate le regole di Roma». E sul web impazzano i meme



Matteo Salvini



ECCO LA DIRETTIVA: «DEROGHE AI 50 SOLO IN STRADE CON SCUOLE, ASILI, FABBRICHE...»

«STOP ALLA CITTÀ 30» I PALETTI DI SALVINI

Carbutti e Moroni da pagina 3 a pagina 5 e nel QN

La direttiva di Roma blocca Lepore «Deroghe ai 50 solo in alcuni casi»

«Ok ai 30 solo in tratti di strada con fabbriche, scuole, asili...». Ma poi il ministro Salvini apre al confronto

di **Rosalba Carbutti**

La direttiva del ministero dei Trasporti è arrivata. Manca un ultimo passaggio, un confronto istituzionale, ma il freno a mano alla Città 30 è realtà. Il vicepremier e ministro leghista Matteo Salvini, in contatto anche ieri con molti amministratori locali di tutti i colori politici, «ribadisce l'impegno a collaborare per ottenere città più sicure». «Salvini - fa sapere il Mit - è orgoglioso di aver voluto il nuovo codice della strada dopo decenni di attesa e ha, quindi, chiarito che va trovato un equilibrio affinché

non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi». In soldoni: la Città 30 di Bologna non s'ha da fare. Stando alla direttiva, un Comune può abbassare i limiti di velocità rispetto ai 50 ma «solo a determinate condizioni». In pratica, «il limite non può essere generalizzato», ma va fissato in prossimità di luoghi sensibili. In particolare, la direttiva chiarisce ai Comuni che intendono fissare deroghe al limite dei 50 chilometri orari nei centri urbani, sia in alto (fino ai 70 km/h) sia in basso, «che possono essere previste

solo in tratti di strada con frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi gioco e simili». Insomma, la direttiva auspica le zone 30 in certe strade 'sensibili', ma chiude, invece, al modello bolognese di estenderla a quasi tutta la città visto che «qualsiasi cambiamento di questo tipo risulterebbe di per sé arbitrario, in quanto non consenti-



Peso:33-1%,35-37%

rebbe di valutare attentamente la pluralità di interessi connessi alla circolazione stradale».

Il ministro, però, dopo giorni di braccio di ferro apre al confronto, «valutando positivamente le aperture al dialogo arrivate dai sindaci». Lo stesso Lepore, in mattinata, aveva parlato della direttiva come «di un'occasione di confronto», salvo poi difendere a 'Porta a Porta' il provvedimento, a fronte degli attacchi tv del viceministro leghista Edoardo Rixi e, in collegamento, delle associazioni di categoria, dagli Ncc agli agenti di commercio: «La scelta delle strade (a 30) è

stata fatta in maniera oculata, in base alle linee guida del ministero. A Bologna non c'è il caos, ma grandissima tranquillità. Non abbiamo fatto migliaia di multe, ma venti in dieci giorni». Per Lepore, Salvini «è poco informato: abbiamo il 70% delle strade a 30, ma non significa tutto il territorio urbano».

Resta il fatto che, arrivata la direttiva, Bologna dovrà adeguarsi. O, in caso di multe per aver fatto superato i 30 (36, considerati i 5 chilometri di tolleranza) basterà impugnarle per vincere la causa. Lepore, dalla sua, aveva aperto al confronto e a even-

tuali modifiche, mantenendo, però, intatto il cuore della misura. Si vedrà. Nel frattempo sullo sfondo già si prefigura il ricorso al Tar contro la direttiva del governo. Il Codacons ha già alzato la mano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il sindaco: «Abbiamo seguito le regole del ministero. Tutta la città a 30? No, solo il 70% delle vie»



Matteo Salvini, ministro dei Trasporti



Peso:33-1%,35-37%

I 30 all'ora non funzionano Così il Comune pd passa a indottrinare gli studenti

Fallite le tesi green e le teorie sulla sicurezza, Bologna prova a rieducare i futuri automobilisti. E creare il senso del gregge

di **BONI CASTELLANE**
e **MATTEO LORENZI**

■ Dopo aver stravolto la viabilità con il limite dei 30 all'ora, il sindaco dem di Bologna chiede alle scuole di difendere il suo programma in aula. I

futuri automobilisti verranno quindi indottrinati dai docenti sulla bontà della rivoluzione lenta. Si torna al «dovere civico» dei tempi del lockdown, che non ammette dubbi e crea un nemico. Ora tocca all'automobilista.

a pagina 11

Sui 30 all'ora scatta l'indottrinamento in aula

Dopo aver stravolto la viabilità cittadina, il sindaco dem di Bologna ordina alle scuole di fare propaganda. I professori dovranno infatti spiegare ai futuri automobilisti che la rivoluzione lenta è per il loro bene. E che le accuse di voler fare cassa sono infondate

di **MATTEO LORENZI**



■ Continua a far discutere la riforma della viabilità introdotta a Bologna, mentre il dibattito sulle zone a 30 chilometri all'ora sta infiammando la cronaca locale in molte aree del Paese. Nel frattempo, il Comune guidato da **Matteo Lepore** ha inviato una lettera a tutte le scuole felsinee chiedendo agli istituti di chiarire i perché della Città 30. Nell'email si invita a consultare la pagina «domande frequenti» del sito ufficiale, con l'obiettivo di spiegare «perché non aumenteranno tempi di percorrenza, traffico e smog», «quali sono le strade a 30 all'ora e quali quelle a 50» e «per quale motivo l'amministrazione non vuole fare cassa con le multe». Un gesto quantomeno opinabile, ma che tra-

disce anche un desiderio recondito della sinistra: la rieducazione dei cittadini, che fatalmente finisce sempre per riguardare le scuole. Si può solo immaginare che cosa succederebbe, al contrario, se una giunta di destra si rivolgesse agli istituti scolastici per diffondere il proprio programma politico.

A leggere la stampa delle ultime settimane, pare che uno dei principali problemi dell'Italia sia la viabilità urbana. La polemica è partita da Bologna, dove settimana scorsa il sindaco **Lepore** ha dato ufficialmente il via al provvedimento che prescrive il limite di 30 all'ora sul 70% delle strade cittadine (il 90% se si considerano le vie più densamente vissute). Parallelamente, si discute se introdurre le ormai famose zone

30 in diverse città italiane, anche se il più delle volte con più buonsenso rispetto a quanto visto a Bologna. Sul *Corriere dell'Umbria*, per esempio, si legge che dal 15 marzo a Terni scatterà il limite di 30 all'ora, ma solo nella zona a traffico limitato. «All'interno del centro storico, nella Ztl la zona 30 ha un senso in quanto in alcuni punti non ci sono marciapiedi, le vie sono più strette e poi sono vie di passeggio», ha spiegato **Marco Iapadre**, assessore



Peso: 1-10%, 11-35%

alla mobilità della città. «In altre zone a traffico scorrevole la zona 30 non ha proprio senso», per la cui istituzione «ci devono essere delle caratteristiche specifiche, tanto che ci sono zone che richiedono tale provvedimento». Una posizione meno ideologica, per altro in linea con le dichiarazioni del viceministro **Galeazzo Bignami** a Radio 24: «Andare a 30 all'ora dappertutto rischia di far perdere attenzione rispetto ai luoghi davvero sensibili, come le scuole». Intanto ieri il Mit ha annunciato che è pronta la nuova direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani, su cui verrà avviato un confronto istituzionale. Il ministro **Matteo Salvini** «ha chiarito che va trovato un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi», precisa la nota.

Nel frattempo **Lepore** ha cercato di buttare acqua sul fuoco, tendendo una mano a **Salvini** e invitandolo al dialogo. Con l'altra mano, però, ha chiesto alle scuole di spiegare le ragioni del suo provvedimento. Stando a quanto riferisce il *Corriere di Bologna*, nel-

l'email recapitata agli istituti la giunta avrebbe suggerito di fare riferimento, per ulteriori chiarimenti, ad **Andrea Colombo**, ex assessore alla mobilità e attualmente consulente del Comune, nonché «componente dello staff della Fondazione innovazione urbana, in qualità di esperto senior e consulente». Cioè un esperto del Pd.

La mossa del Comune, tuttavia, ha generato dei malumori: «C'è chi tra i genitori è rimasto perplesso per le modalità utilizzate, ritenendo inopportuno veicolare attraverso le scuole "un'informazione di parte"», si legge sempre sul quotidiano locale, dove si è tenuto a precisare - attraverso le virgolette - che la partigianeria del messaggio inviato agli istituti scolastici non è un fatto, bensì una convinzione personale di queste famiglie. «Ma da Palazzo d'Accursio ridimensionano il tutto», prosegue l'articolo, «derubricando la scelta di inviare una mail informativa alle scuole come una normale attività di informazione all'interno delle campagne che il Comune sta por-

tando avanti». Dev'essere dunque considerato normale, nei Comuni amministrati dal Pd, diffondere (o meglio difendere) nelle scuole misure politiche oggetto di acceso dibattito. Si sbaglia pertanto chi pensava che durante Educazione civica si insegnasse la Costituzione e i principi che essa sancisce, e non il programma politico del Pd. Forse agli studenti converrebbe imparare il valore della prudenza alla guida più che le motivazioni di regole che, se brandite ideologicamente, cozzano con il buonsenso.

Anche le opposizioni locali si stanno muovendo per contrastare il progetto. Ieri il capogruppo della Lega in Emilia Romagna, **Matteo Rancan**, ha annunciato una raccolta firme nelle strade per fermare Città 30. Nel frattempo, un sondaggio lanciato dal *Resto del Carlino* - a ieri vi hanno partecipato più di 5.000 persone - indica che quattro bolognesi su cinque sono contrari alle nuove misure. Vedremo se tutto ciò riuscirà a scalfire la ferma volontà di **Lepore**.

*Il Mit ha pronta
una nuova direttiva
sui limiti
nei centri urbani*

*Per un sondaggio
l'80% dei residenti
è contrario
alle nuove misure*



Peso: 1-10%, 11-35%

LO SCONTRO SUI LIMITI DI VELOCITÀ

Zone 30, in arrivo la direttiva del ministero: «Le deroghe ai 50 all'ora vanno motivate»

● Annunciata dal ministro Salvini dopo il divampare delle polemiche per le zone 30 a Bologna, è pronta la direttiva del ministero dei Trasporti sul controllo della velocità nei centri urbani. Una nota sottolinea che, sulla direttiva, «verrà avviato un confronto istituzionale» e l'intenzione è trovare «un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o, addirittura, dannosi». Ma anche «chiarire alcuni passaggi ai Comuni che intendano stabilire deroghe al limite generale di velocità di 50 km orari, fissato per i centri

urbani». E «tali deroghe (che possono operare sia in alto, fino a 70 km all'ora, sia in basso) possono essere previste solo per singole strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive. Inoltre, il Comune deve in ogni caso motivare la deroga». In attesa dei dettagli, il sindaco di Bologna Lepore spiega che «se la direttiva può essere un'occasione di confronto per raggiungere l'obiettivo di ridurre gli incidenti, per noi può essere positiva. Bologna ha scelto un modello, quello della "Città 30", che non è sulla

generalità delle strade». Lepore precisa poi che «la scelta delle strade» dove applicare il nuovo limite di velocità «è stata fatta sulla base delle indicazioni che il ministero finora ha dato, cioè incidentalità e zone sensibili. Molte delle strade che ci viene chiesto di riportare ai 50 km/h sono proprio quelle con maggiore incidentalità e mortalità».



Segnaletica

Il simbolo di una zona 30 a Bologna, dove il Comune parla di «20 multe in dieci giorni»



Peso: 12%

Salvini: «È pronta la direttiva del Mit sui limiti di velocità nei centri urbani»

Braccio di ferro tra il vicepremier
e il sindaco di Bologna sulle Zone 30

ANCONA Il braccio di ferro politico sulla misura delle Zone 30. Dopo la decisione del Comune di Bologna - guidato dal sindaco dem Matteo Lepore - di istituire il limite dei 30 chilometri orari nel 70% delle strade cittadine, il vicepremier e Ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini (Lega) ha mirato ad alzo zero sull'iniziativa, annunciando provvedimenti. E ieri è arrivata la conferma: «Gli uffici del Mit hanno preparato la direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani su cui verrà avviato un confronto istituzionale - si legge sul sito del dicastero -. Il vicepremier e ministro Matteo Salvini, che è in contatto diretto con molti amministratori locali di tutti i colori politici, ribadisce l'impegno di collaborare per ottenere città più sicure». Fin qui la parte

diplomatica. Ma poi non viene risparmiata la bacchettata neanche troppo velata: «Salvini - prosegue la nota del ministero - orgoglioso di aver voluto il nuovo codice della strada dopo decenni di attesa, ha chiarito che va trovato un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi». Il riferimento al caso di Bologna è evidente. Ma il sindaco Lepore ha già fatto sapere che non intende fare passi indietro, difendendo la bontà del provvedimento.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 15%

Ecco la direttiva: «Vicino a scuole e parchi»

Il ministro blocca Lepore «Limite dei 30 orari solo in alcune strade»

Carbutti a pagina 12 e in Cronaca

Guerra di velocità Il ministero stoppa Bologna Zone 30 solo in alcune strade

Salvini (Trasporti): pronta la direttiva che contrasta l'abbassamento dei limiti
«Prevedibili esclusivamente davanti a scuole, fabbriche e parchi». Si profila uno scontro al Tar

di **Rosalba Carbutti**

BOLOGNA

Alla fine a rallentare sarà la Città 30. A mettere il freno a mano alla rivoluzione della mobilità voluta dal sindaco Pd di Bologna Matteo Lepore, è il ministero dei Trasporti che ha ultimato la famosa direttiva che, di fatto, affossa i nuovi limiti di velocità. Il prossimo passo, spiega il Mit, sarà un confronto istituzionale. Il vicepremier e ministro leghista Matteo Salvini, fa sapere il Mit, «è orgoglioso di aver voluto il nuovo Codice della strada dopo decenni di attesa e ha, quindi, chiarito che va trovato un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi».

In soldoni: la Città 30 di Bologna non s'ha da fare. Stando alla direttiva, un Comune può abbassare i limiti di velocità rispetto ai 50 ma «solo a determinate condizioni». In pratica, «il limite non può essere generalizzato», ma va fissato in prossimità di luoghi sensibili. In particolare, la direttiva chiarisce ai Comuni che intendono fissare deroghe al limite dei 50 chilometri orari nei centri urbani, sia in alto (fino ai 70 km/h) sia in basso, «che possono essere previste solo in tratti di strada con frequenza di ingressi e uscite carrabili da fab-

briche, stabilimenti, asili, scuole, parchi gioco e simili». Limiti superiori, invece, si possono fissare «nelle strade di scorrimento o in tratti dotati di semafori coordinati da 'onda verde'».

Insomma, la direttiva auspica le zone 30 in certe strade 'sensibili', ma chiude, invece, al modello bolognese di estenderla a quasi tutta la città visto che «qualsiasi cambiamento di questo tipo risulterebbe di per sé arbitrario, in quanto non consentirebbe di valutare attentamente la pluralità di interessi connessi alla circolazione stradale».

Il ministro, però, dopo giorni di braccio di ferro in un contesto - Bologna - animato da petizioni pro e contro, raccolta firme per un referendum e migliaia di 'no' dei lettori in risposta al sondaggio del 'Carlino', tende la mano. Dicendosi pronto «a un incontro con gli altri ministeri interessati e con gli enti locali, valutando positivamente le aperture al dialogo arrivate dai sindaci». Lo stesso Lepore, in mattinata, aveva parlato della direttiva come «di un'occasione di confronto», salvo poi difendere a 'Porta a Porta' il provvedimento, a fronte degli attacchi tv del viceministro leghista Edoardo Rixi e, in collegamento, delle associazioni di categoria, dagli Ncc agli agenti di commercio: «La scelta delle strade (a 30) è stata fatta

in maniera oculata. A Bologna non c'è il caos, ma grandissima tranquillità. Non abbiamo fatto migliaia di multe, ma venti in dieci giorni». Per Lepore, Salvini «è poco informato: abbiamo il 70% delle strade a 30, ma non significa tutto il territorio urbano».

Insomma, dettaglia il primo cittadino, «la scelta delle strade è stata fatta sulla base delle linee guida del ministero in base ai dati dell'incidentalità, alle scuole e ai punti sensibili». Resta il fatto che, arrivata la direttiva, i Comuni dovranno recepirla, adeguandosi. Bologna, certo. Ma anche Olbia e Treviso (amministrate dal centrodestra). E se i Comuni tireranno dritto? A quel punto le

ordinanze comunali rischierano di perdere di efficacia. Quindi, se anche il sindaco Lepore e i suoi colleghi si arrocceranno sui 30, basterà impugnare la multa per aver superato i 30 (36, considerati i 5 chilometri di tolleranza) per vincere la causa. Sullo sfondo, già si prefigura il ricorso al Tar contro la direttiva del governo. Il Codacons ha alzato la mano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL SINDACO EMILIANO

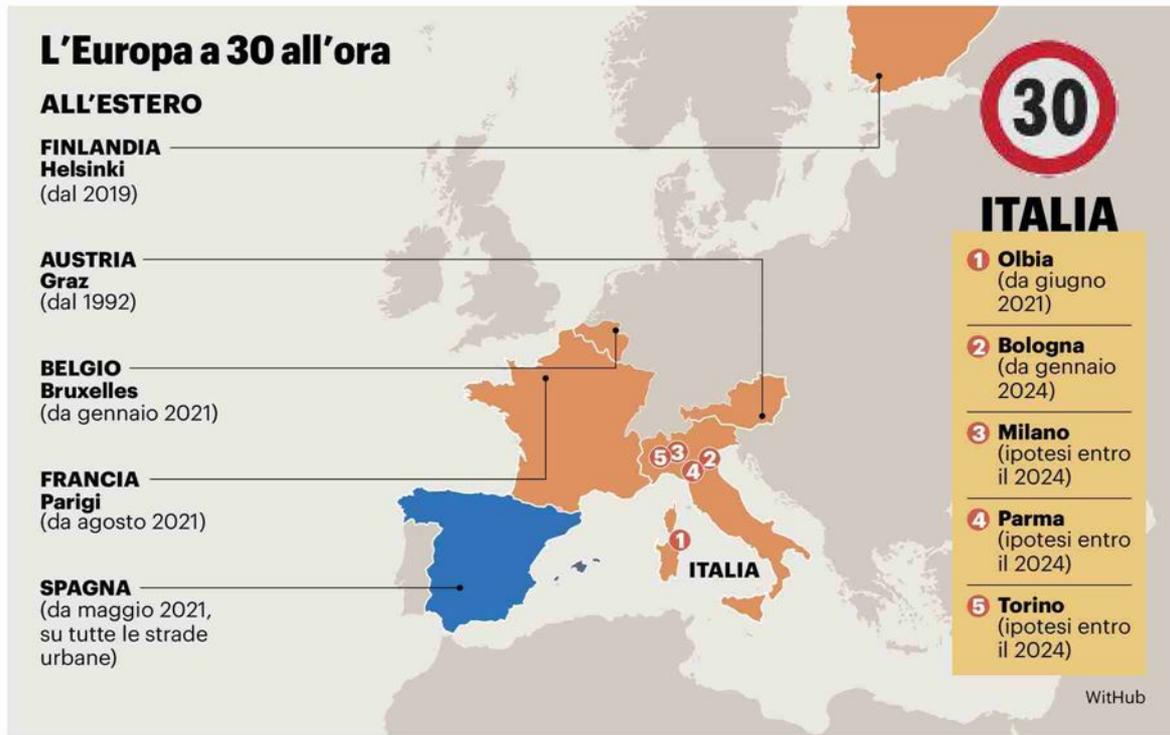
«La scelta delle strade è stata fatta in modo oculato. A Bologna non c'è il caos»



Peso: 1-3%, 12-77%

IL SONDAGGIO

All'iniziativa del Carlino hanno risposto in migliaia e ha stravinto il no



Matteo Lepore, sindaco di Bologna del Pd, 43 anni



Matteo Salvini, vicepremier e segretario della Lega, 50 anni



Peso:1-3%,12-77%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.

492-001-001

Mobilità sostenibile: il piano del Comune

Presto estese le Zone 30 E l'era dei pilomat è finita In arrivo altre telecamere

Chilloni alle pagine 4-5



Zone 30, qui già tante attive Saranno estese gradualmente Nuovo limite dei 50 km/h su viale del Partigiano

Nel Piano urbano della mobilità sostenibile già si prevedeva la stretta sulla velocità
Ma il caso 'Bologna' e l'opposizione del ministro Salvini potrebbero cambiare le cose

di **Francesca Chilloni**

Zona 30? A livello nazionale da giorni si discute dell'opportunità di introdurre il limite dei 30 chilometri orari lungo le strade urbane con Bologna che sembrerebbe essere un apripista di una polemica politica che ha coinvolto direttamente il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini.

Sono invece una dozzina le città italiane che nei loro Piani urbani di mobilità sostenibile (Pums) hanno già approvato i provvedimenti per quartieri residenziali o strade con ospedali, mentre una sessantina hanno già adottato il limite.

«Reggio è partita numerosi anni fa a progettare ed attuare questo tipo di politiche finalizzate a rendere la mobilità urbana più sostenibile e sicura. Abbiamo iniziato con le zone vicino a strutture particolari come le

scuole. Poi si è passati al progetto Città 30, contenuto nel Pums 2019», spiega l'architetto Paolo Gandolfi, direttore dell'Area Sviluppo territoriale e 'padre' del Pums in cui, tra i tanti provvedimenti, si divide la città storica in aree.

Il progetto e i suoi confini sono stati delimitati con precisione nel Piano varato nel maggio 2023. Città30 «include il centro storico (a cui si aggiungono le Zrtm 30, zone residenziali a traffico moderato, già presenti e segnate dai cartelli blu), ed una velocità massima a 50 km/h nella rimanente viabilità ordinaria urbana», compresi i grandi assi come viale del Partigiano. Vi saranno «assi attrezzati» dove continueranno a vigere i 70 km/h. Nelle zone Ztl i pochi veicoli autorizzati hanno già ora l'obbligo di procedere a passo d'uomo.

Il limite dovrebbe rendere il traffico omogeneo e alla stessa velocità «in tutto il comparto urbano, con evidenti benefici in termini di semplicità delle regole, fluidificazione del traffico, di sicurezza e di qualità ambientale».

L'istituzione delle zone 30 è iniziata a ridosso del centro, ad esempio nell'area del Santa Maria Nuova, in strade quali viale Lelio Basso (l'arteria che scorre accanto alla casa di cura Villa Verde) e via Adua, e in quartieri come la Rosta Nuova ed il Gattaglio.



Peso: 1-6%, 36-92%

Nella Relazione al Pums 2019 si specificano le diversità rispetto al Pum 2008 e si spiega: «Il limite di 30 km/h non produrrà un incremento significativo dei tempi di percorrenza per gli spostamenti in auto in città, visto che, già attualmente, si registrano nelle ore di traffico intenso velocità medie al di sotto di quei limiti». Vengono poi snocciolati i dati disponibili dei tempi medi percorrenza dei viali di circonvallazione sud (Timavo e dei Mille), e si aggiunge: «L'estensione del limite non avrà impatto rilevante sui tempi della città».

Gandolfi cita esempi di città come l'austriaca Gratz, dove già dagli anni '90 viene applicata la politica dei 30: «Nasce pensando alla sicurezza, ma poi emersero chiaramente anche gli effetti positivi sull'efficienza della rete stradale. Meglio un traffico

lento regolare, che lo stop&go». Città30 prevede un'estensione graduale dell'area fino al 2033, data indicata come traguardo del progetto reggiano. «I criteri delle Zone 30 fino ad oggi attuati prevedevano la regolazione differenziata delle velocità fra assi urbani principali a medio/alta capacità (regolati a 50 km/h) e la viabilità locale interna ai singoli quartieri (regolata a 30 km/h): la Città30 elimina questa logica e assoggetta una parte estesa della città alla regola».

Resteranno intangibili le strade classificate come prioritarie (ad esempio la tangenziale, di livello B), ma «vi scorre solo il 10-15% della viabilità cittadina, gli spostamenti restanti sono nel quartiere in cui si vive e i tragitti casa-lavoro». A questi provvedimenti vi sono una serie di corollari, alcuni dei quali restano evidenti criticità, ad esempio la mancanza di finanziamenti per la realizzazione

della tramvia Sud-Nord, e l'attuale impossibilità di miglioramento della rete dei trasporti pubblici urbani e di aumento del numero dei minibù, che si scontrano con una gestione di Seta che non rende attrattiva l'azienda per gli autisti, tant'è che la scorsa settimana l'Agenzia per la Mobilità ha preso atto e decretato la soppressione temporanea di decine di corse. Tutto questo però dipenderà dal braccio di ferro (più politico che tecnico) tra il sindaco di Bologna Matteo Lepore e il ministro Matteo Salvini, che ha raggiunto l'apice in questi giorni. Il dicastero guidato dal leader della Lega ha emanato una direttiva (lo spieghiamo meglio nel Qn) che in pratica restringe la possibilità di applicare le zone 30 soltanto in determinati casi, come la vicinanza alle scuole. Altrimenti, gli automobilisti che ricevono una multa potrebbero fare ricorso al giudice di Pace e vincerlo.

Nel piano si parla di «benefici per semplificare le regole e fluidificazione del traffico»

«Il limite di 30 km/h non produrrà un incremento significativo dei tempi di percorrenza»



Fasce garantite

TRASPORTO PUBBLICO



Sciopero in Seta

«Potrebbero esserci disagi»

Seta informa che oggi è stato indetto uno sciopero nazionale di 24 ore del settore autoferro. L'adesione allo sciopero da parte del personale potrebbe dar luogo a disagi, pregiudicando la regolarità del servizio con modalità differenti a seconda della provincia. Servizio garantito fino alle ore 9 e dalle ore 13 alle ore 15:30.



Peso:1-6%,36-92%



Peso:1-6%,36-92%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.

494-001-001

Traffico in città

La promessa di Sadegholvaad: «Finché sarò sindaco, mai il limite dei 30 all'ora»

Servizi in **Qn** e a pagina **4**



La promessa «Mai una città a 30 all'ora»

Il sindaco Jamil Sadegholvaad non si schiera con Bologna: «Abbiamo già diverse zone del territorio con quel limite, non sarà esteso»

«**Rimini** non sarà una città con limite della velocità generalizzato a 30 chilometri orari». Lo afferma il sindaco Jamil Sadegholvaad. Insomma, per la gestione di viabilità e traffico, il Comune di Rimini non intende seguire l'esempio di Bologna, con un'estensione delle zone dove i veicoli sono tenuti a muoversi lentamente. «L'argomento non mi appassiona», premette il sindaco dopo la richiesta di un parere, forse temendo di finire nel tritacarne mediatico scatenato da giorni, innescato dalla polemica tra il ministro di Infrastrutture e Trasporti Matteo Salvini e il primo cittadino di Bologna, Matteo Lepore. «Sul nostro territorio comunale - aggiunge Sadegholvaad - abbiamo già diverse strade dove il limite di velocità è fissato a 30 chilometri orari. Ad esempio diversi punti della marina, alcune zone densamente popolate, nei pressi di alcune scuole». Ma anche, ad esempio, la via Tonale, dove la presenza peraltro di alcuni dossi piuttosto

alti, nonché di alcune colonnine per autovelox arancioni, *sconsigliano* ampiamente di tenere velocità sostenute. «In ogni caso - conclude il sindaco di Rimini - non abbiamo intenzione di fare una 'città a 30 orari', con tutto il rispetto per quelle amministrazioni che lo hanno deciso. Non ci interessa».

Sadegholvaad sembra essere, a riguardo, sulla stessa linea del sindaco di Milano, Giuseppe Sala: «Il modello che sta applicando Bologna, che rispetto e capisco, è un modello impossibile per noi - ha dichiarato Sala -. Credo che sia una tendenza diffusa di andare verso i 30, però ogni città deve trovare il suo modello e sul modello milanese ci stiamo lavorando senz'altro». A riguardo la situazione dei comuni italiani appare a macchia di leopardo, con scelte anche 'trasversali' rispetto alla casacca politica indossata dai vari sindaci.

Intanto ieri pomeriggio si è appreso che gli uffici del Mit, il Mi-

nistero delle Infrastrutture e Trasporti, hanno preparato la direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani su cui verrà avviato un confronto istituzionale. Lo ha segnalato lo stesso Ministero dei Trasporti in una nota. Il vicepremier e ministro Matteo Salvini, «che anche ieri è stato in contatto diretto con molti amministratori locali di tutti i colori politici, ribadisce l'impegno di collaborare per ottenere città più sicure», aggiunge il Mit. Salvini - orgoglioso di aver voluto il nuovo codice della strada dopo decenni di attesa - ha chiarito che «va trovato un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi», conclude il ministero.

Mario Gradara



Peso: 1-4%, 36-42%



Il sindaco Jamil Sadegholvaad



Peso:1-4%,36-42%

Trasporti, la direttiva sui 30 km all'ora «Deroghe ai 50 solo per singole strade»

IL PROVVEDIMENTO

ROMA È pronta la direttiva del ministero dei Trasporti sui 30 chilometri orari in città. L'annuncio è arrivato con una nota in cui si sottolinea appunto come «gli uffici del Mit hanno preparato la direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani su cui verrà avviato un confronto istituzionale». Il vicepremier e ministro Matteo Salvini, «che è stato in contatto diretto con molti amministratori locali di tutti i colori politici, ribadisce l'impegno di collaborare per ottenere città più sicure». L'intenzione ribadita dal leader della Lega è trovare «un equilibrio affinché non ci siano provvedimenti poco efficaci o addirittura dannosi». La direttiva, ammettendo delle deroghe ai 50 km ora-

ri per i centri urbani (con punte fino a un massimo di 70 km/h), sottolinea come queste possano essere previste «solo per singole

strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive», e comunque «il Comune dovrà in ogni caso motivare la deroga». Ad esempio, limiti di velocità inferiori a 50 km/h possono essere previsti in tratti di strada con frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole e parchi di gioco; mentre limiti di velocità superiori potranno essere fissati nelle strade urbane di scorrimento o nei tratti di strada dotati di impianto di semafori coordinati ad onda verde.

LE POLEMICHE

Ma subito arrivano alcune critiche dal Codacons: «Siamo in attesa di visionare il testo della direttiva sui limiti di velocità nei centri urbani e, se confermerà una limitazione dei poteri dei sindaci in materia di sicurezza stradale,

impugneremo l'atto al Tar del Lazio». «Se il documento può essere un'occasione di confronto per far rispettare i limiti di velocità e raggiungere l'obiettivo di ridurre gli incidenti nelle città e la mortalità per noi può essere positivo», aveva affermato già in mattinata il sindaco di Bologna, Matteo Lepore, a margine della presentazione di nuovi veicoli di Corrente, car sharing del gruppo Tper, nella sede del Comune. «Bologna ha scelto un modello, quello della Città 30, che non è sulla generalità delle strade», ha ricordato Lepore precisando che «la scelta delle strade» dove applicare il nuovo limite di velocità «è stata fatta sulla base delle scelte che il ministero finora ha dato, cioè incidentalità, zone sensibili. Non è un caso che molte delle strade che tante persone stanno chiedendo di riportare ai 50 chilometri all'ora sono quelle con la maggiore incidentalità e mortalità ed è per questo che sono state scel-

te».

«Penso che il discorso della Città 30 vada proprio nella direzione di salvare vite umane, perché secondo me in Italia in questi anni si muore troppo - ha fatto eco Davide Cassani, ex ciclista ed ex ct della nazionale di ciclismo, sull'iniziativa bolognese - Se c'è un sistema per diminuire gli incidenti e la mortalità sulle strade, io penso che bisogna prenderlo in considerazione».

R.I.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**IL MINISTERO
ANNUNCIA IL TESTO
SUI LIMITI DI VELOCITÀ
«LE ECCEZIONI
DOVRANNO ESSERE
MOTIVATE DAI COMUNI»**



Un cartello "Zona 30" a Cagliari, dove il Comune ha adottato il provvedimento



Peso:22%