

Rassegna Stampa

25-01-2024

IL COMUNE

AVVENIRE	25/01/2024	11	Città 30 all'ora? Solo a zone Dialogo tra Salvini e Comuni <i>Giulio Isola</i>	3
CORRIERE DI BOLOGNA	25/01/2024	2	Lepore: in regola con la direttiva, avanti = Città 30, Lepore: noi in regola, si va avanti Bignami lo gela: sbaglia, sarà modificata <i>Francesco Rosano</i>	4
CORRIERE DI BOLOGNA	25/01/2024	3	Ecco la direttiva di Salvini «Quel limite solo in certe vie oppure ingorghi e pericoli» <i>F. Ro.</i>	6
CORRIERE DI BOLOGNA	25/01/2024	4	Quelli che i trenta... = Quelli che i trenta... <i>Claudia Baccarani</i>	8
CORRIERE DI BOLOGNA	25/01/2024	4	Bus, trovato l'accordo sui correttivi = Autobus, trovato l'accordo tra Comune e sindacati Disagi in città per lo sciopero <i>Ma. Me.</i>	9
CORRIERE DI BOLOGNA	25/01/2024	4	«Prima zero controlli, ora siamo all'isteria e la gente non capisce» = Città 30, lo sfogo di una vigilessa «Costretti a controlli inutili e isterici» <i>Marco Merlini</i>	11
LEGGO	25/01/2024	2	Città a 30 orari, Salvini stoppa i Comuni: limite motivato e solo in alcune strade <i>Redazione</i>	13
LIBERO	25/01/2024	10	Salvini boccia i 30 all'ora e vede Lepore <i>Andrea Valle</i>	14
REPUBBLICA	25/01/2024	18	Avanti con i 30 all'ora, Bologna sfida Salvini L'ira del ministero: pronti a imporre la revoca <i>S. B.</i>	15
MANIFESTO	25/01/2024	22	Perché il Comune di Bologna è tutt'altro che un «inferno» <i>Federico Martelloni</i>	16
MANIFESTO	25/01/2024	15	Dalla parte giusta della storia: Bologna 30 = Dalla parte giusta della storia: Bologna 30 <i>Rotafixa</i>	18
REPUBBLICA BOLOGNA	25/01/2024	2	Città 30, Lepore tira dritto La destra fa muro: "Un errore" = Lepore si fida di Salvini "Città 30 non cambia" <i>Silvia Bignami</i>	20
REPUBBLICA BOLOGNA	25/01/2024	3	"Non si decide a Roma una scelta amministrativa locale" = "Una scelta amministrativa locale non può essere decisa a Roma" <i>Eleonora Capelli</i>	24
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	25/01/2024	34	Città 30, il Comune tira dritto = Città 30, prove di intesa Confronto Lepore-Salvini Il sindaco: «Andiamo avanti Noi in linea con la direttiva» <i>Paolo Rosato</i>	26
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	25/01/2024	35	Bignami avverte il sindaco: «Palazzo d'Accursio ci ripensi O disapplicheremo l'ordinanza» = Bignami a muso duro «Bologna dovrà adeguarsi Altrimenti interverremo» <i>Rosalba Carbutti</i>	29
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	25/01/2024	37	Le voci dei lettori «Città 30, per me è sì» «Non sono favorevole: solo più inquinamento» <i>Redazione</i>	31
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	25/01/2024	42	Comunali, centrosinistra al bivio Azione: «Non siamo noi a dividere» <i>Rosalba Carbutti</i>	33
VERITÀ	25/01/2024	6	A 30 all'ora più incidenti e più feriti = Salvini fissa i paletti per i 30 all'ora, ma Bologna insiste per la città lumaca <i>Mauro Bazzucchi</i>	35
VERITÀ	25/01/2024	7	Olbia spazza via l'illusione: la circolazione lenta aumenta incidenti e feriti <i>Francesco Bonazzi</i>	38
VERITÀ	25/01/2024	8	Bonaccini aumenta le rette Rsa per anziani e disabili = Bonaccini stanga anziani e disabili nelle Rsa <i>Giorgio Gandola</i>	41

IL COMUNE WEB

bolognatoday.it	24/01/2024	1	Scetticismo iniziale e impegno morale. Così Lepore è arrivato alla Città 30 <i>Redazione</i>	43
bolognatoday.it	24/01/2024	1	Tentato furto colto in flagrante: due arresti <i>Redazione</i>	44
bolognatoday.it	24/01/2024	1	Città30: ecco come la direttiva Salvini cambia le regole <i>Redazione</i>	45
bolognatoday.it	24/01/2024	1	Città 30, tra Lepore e Salvini torna il sereno: "Incontro positivo ma nessun passo indietro" <i>Redazione</i>	47

Rassegna Stampa

25-01-2024

bolognatoday.it	24/01/2024	1	La Città 30 nei meme: così l'ironia dei bolognesi viaggia (veloce) sui social GALLERY <i>Redazione</i>	48
bolognatoday.it	24/01/2024	1	Sciopero dei trasporti, la protesta va oltre i 30 all'ora: "Problemi vecchi, serve il rinnovo del contratto" <i>Redazione</i>	49

POLITICA LOCALE

RESTO DEL CARLINO	25/01/2024	16	Direttiva Città 30, il Comune tira dritto Bignami: «Ci ripensi» = Bologna non smonta Città 30 Faccia a faccia Lepore-Salvini «Siamo in regola, avanti così» <i>Rosalba Carbutti Paolo Rosato</i>	51
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	25/01/2024	36	Limiti, è già `psicosi` In provincia auto in tilt «Ma a Casalecchio si rallenta per i cantieri» <i>Gabriele Mignardi</i>	53
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	25/01/2024	42	Bonaccini frena la corsa di Schlein «Capolista ovunque non è storia dem» <i>Redazione</i>	55

MOBILITA' E TRASPORTI

CORRIERE DI BOLOGNA	25/01/2024	2	«Il dispositivo del Comune ha diverse lacune» = «Lacune negli atti del Comune Ora il ministero può cambiarli» <i>Marco Madonia</i>	56
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	25/01/2024	39	Trasporto pubblico, c'è l'intesa Accordo su preferenziali e orari Parte la rivoluzione degli autobus <i>Pa Ros</i>	58

Città 30 all'ora? Solo a zone Dialogo tra Salvini e Comuni

GIULIO ISOLA

«Qualsiasi fissazione generalizzata di limiti di velocità nel contesto urbano risulta di per sé arbitraria». Il Ministero dei trasporti, come annunciato, ha risposto con uno schema di direttiva alle ordinanze del Comune di Bologna che hanno istituito in gran parte della città il limite di 30 km/h. «L'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti - si legge nel testo voluto dal ministro Matteo Salvini - potrebbe causare intralcio alla circolazione e risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffico, creando ingorghi e code stradali». Occorre, secondo il Mit, procedere con cautela, tenendo in considerazione le specificità di ogni zona.

«I provvedimenti adottati dagli enti proprietari delle strade - si legge - devono essere informati, a pena di illegittimità degli stessi, ad un approccio capillare, consistente nell'introduzione di deroghe rispetto al limite generale dei 50 km/h solo per aree delimitate, perché solo tale approccio consente di fornire adeguate motivazioni in ordine alle ragioni che giustificano il ricorso ad una diversa regolazione del traffico, a tutela di primarie esigenze della collettività». Sul tema ieri si sono confrontati, in videocall, il ministro Salvini e il sindaco

bolognese Matteo Lepore, «in un clima cordiale e costruttivo», per fare il punto della situazione con l'obiettivo di tutelare la sicurezza senza danneggiare gli utenti della strada. Salvini ha ribadito che i 30 all'ora generalizzati non sono coerenti con le indicazioni del Codice della strada e potrebbero causare più problemi che benefici. Il sindaco di Bologna ha illustrato il provvedimento adottato e gli elementi di coerenza con le norme vigenti e con lo schema di direttiva. Ha ribadito ampia disponibilità al confronto e alla collaborazione. Ministero e Comune «si scambieranno i materiali tecnici dei provvedimenti e proseguiranno insieme nel lavoro di monitoraggio». Lepore ha aggiunto che «Bologna città 30 prosegue e proseguono le ordinanze, che sono vigenti. Abbiamo spiegato al ministro che anche le incomprensioni di questi giorni sul provvedimento nascono anche, probabilmente, da visioni diverse della mobilità e della mobilità sostenibile ma che nella sostanza non motivano nessun passo indietro».

I toni insomma sembrano smorzarsi, dopo lo scontro dei giorni scorsi. Anche l'Anci getta acqua sul fuoco, promuovendo il dialogo tra comuni e governo. I sindaci hanno ribadito di essere «i più titolati a valutare le diverse situazioni locali», apprezzando però «l'invito del ministro a confrontarsi sul testo della sua direttiva e a condividere le scelte sui

limiti di velocità nelle aree urbane, fiduciosi che si troveranno insieme le soluzioni migliori».

Il dibattito intanto si è acceso da Nord a Sud. Il primo cittadino di Palermo Roberto Lagalla osserva: «Nessuno è pregiudizialmente contrario ma noi siamo convinti che la misura dei 30 all'ora difficilmente possa o debba riguardare l'intera area cittadina. Abbiamo puntato molto sulle zone a traffico limitato nell'area centrale della città e sulle aree di pedonalizzazione».

Il sindaco di Sassari, Nanni Campus, sottolinea che «le scelte fatte dalla nostra amministrazione, già partite un anno fa, sono in linea con quanto dice la direttiva ministeriale, che dunque non cambia i nostri piani». Dal canto suo il sindaco di Cagliari Paolo Truzzu, che è anche vicepresidente dell'Anci con la delega alla mobilità, fa sapere di aver «aumentato le zone 30 da 4 a circa 10 chilometri quadrati» e evidenzia che «con le zone 30 il rischio di incidenti mortali o pericolosi si riduce anche del 50%».

Arianna Censi, assessora alla Mobilità del Comune di Milano sottolinea che «le grandi città hanno nuove esigenze che necessitano di nuove regole e nuove norme. Un confronto non preordinato e senza preconcetti può produrre risultati che vadano nella direzione di garantire una maggiore sicurezza per gli utenti della strada».

Bologna, uno schermo informa gli automobilisti del limite di 30 km orari / Fotogramma

MOBILITÀ

Il Mit frena: «Le deroghe ai 50 all'ora devono valere solo per aree delimitate e non creare difficoltà». Ma dopo lo scontro i toni si abbassano: videocchiamata tra il sindaco bolognese Lepore e il ministro L'Anci: «Si a scelte condivise»



Peso: 28%

Lo scontro L'amministrazione tira dritto e rimanda al confronto istituzionale con l'Anci. Le sette pagine firmate da Salvini: ecco che cosa dicono

Lepore: in regola con la direttiva, avanti

Il sindaco spiega che sulla Città 30 non cambia nulla. Ma Bignami: se non la applica può farlo il ministero

di **Francesco Rosano**

il Comune va avanti disapplicando le sue ordinanze».

alle pagine 2 e 3

«Bologna città 30 prosegue», dice Lepore dopo la direttiva di Salvini sui limiti di velocità: sette pagine che impongono ai sindaci interventi puntuali e motivati. Entro lunedì il parere dell'Anci. Il viceministro Bignami avverte: «Se

Città 30, Lepore: noi in regola, si va avanti Bignami lo gela: sbaglia, sarà modificata

Summit in call tra il ministro e il sindaco che apre al confronto e si affida all'Anci. Il parere entro lunedì

di **Francesco Rosano**

Sulla direttiva del ministero dei Trasporti per arginare la proliferazione delle zone 30 nelle città «c'è un confronto in sede Anci (l'associazione dei Comuni italiani, ndr.)», dice il sindaco di Bologna, che in vista dell'entrata in vigore del provvedimento ostenta serenità: «Le precisazioni della direttiva sono coerenti con il percorso che stiamo facendo. Bologna città 30 prosegue e proseguono le ordinanze vigenti». Ma se Palazzo d'Accursio andrà dritto per la sua strada a 30 km orari, dal Mit assicurano che il cartellino giallo si trasformerà in rosso: «Se il Comune di Bologna andrà avanti - avverte il viceministro Galeazzo Bignami - interverremo con provvedimenti specifici per disapplicare le ordinanze sulla Città 30».

La palla, formalmente, è in mano all'Anci che ieri ha ricevuto la direttiva sui limiti di velocità voluta da Matteo Salvini. «Un provvedimento che non riguarda solo Bologna», ci tiene

a sottolineare Lepore, che dopo oltre una settimana sull'ottovolante delle polemiche spera forse che l'occhio del ciclone si allontani da Bologna. «La sicurezza di pedoni, ciclisti e automobilisti è da sempre la priorità assoluta di tutti i sindaci, che sono i più titolati a valutare le diverse situazioni locali», scrive il presidente dell'Anci Antonio Decaro, che entro lunedì dovrà dare il parere dell'Anci: solo a quel punto la direttiva emanata dal Mit sarà efficace. E c'è chi scommette già che il testo non verrà stravolto.

Per il primo cittadino di Bologna, reduce da un «confronto positivo» con Salvini in videoconferenza, il bicchiere è mezzo pieno. «Noi pensiamo che Bologna Città 30 possa proseguire, abbiamo spiegato al ministro che anche le incomprensioni sulla natura del provvedimento nascono da visioni diverse della mobilità sostenibile, ma nella sostanza non motivano nessun passo indietro», dice Lepore, escludendo modifiche alle 15 ordinanze che hanno portato al 70% delle strade cittadine il limite dei 30 km/h. Resta l'impegno a «monitorare l'andamento del pro-

getto, osservare quale sarà l'impatto e quali le eventuali correzioni, anche sulla base dei dati che arriveranno nei prossimi mesi e delle osservazioni dei cittadini», assicura il sindaco, tutti elementi che «condivideremo con il ministero».

Nessuna marcia indietro, però. «Riteniamo che le strade messe al centro delle ordinanze abbiano le caratteristiche» indicate dalla direttiva, dice Lepore, disponibile comunque a un «confronto strada per strada per vedere se quanto abbiamo fatto non è in qualche modo coerente». «Abbiamo costruito le ordinanze sulla base di uno studio molto rigoroso», rivendica il sindaco, fiducioso nel lavoro fatto dalla società milanese di consulenza Polinomia (punto di partenza delle misure poi adottate dalla giunta). E il ricorso al Tar contro la direttiva? Per ora non ci sarà, anche perché «c'è un confronto aperto con l'Anci».

Per il viceministro Galeazzo



Bignami le cose andranno diversamente e dopo la direttiva del Mit il cammino di Bologna 30 non sarà quello immaginato da Lepore. Il provvedimento del ministero, rivendica il meloniano, «ripristina un po' di buon senso di fronte a una misura ideologica». «Confidiamo che il Comune si uniformi, se andrà avanti saremo chiamati a emettere nuovi provvedimenti», spiega Bignami, che contesta la ricostruzione del sindaco. «Le 15 ordinanze su Bologna contrastano in modo evidente con lo spirito della direttiva e di quelle precedenti,

mancano le indicazioni delle situazioni puntuali strada per strada», ribadisce il viceministro, per cui quegli atti vanno presto ritirati e sostituiti da «provvedimenti puntuali e motivati dove possibile». E se non accadrà? «Le ordinanze verranno colpite da atti normativi del ministero per disapplicarle - assicura Bignami - anche perché dopo la direttiva dal Mit chi farà ricorso contro le multe non potrà che vincerlo. Il Comune si espone anche a un possibile danno erariale».

La strategia
Se il Comune andrà avanti disapplicheremo le ordinanze: e c'è il rischio di danni erariali

Il Comune
Le quindici ordinanze restano in vigore. Disponibili comunque a un confronto strada per strada per vedere se quanto abbiamo fatto non è coerente

Il confronto
Ieri mattina c'è stata una call tra il ministro dei trasporti Matteo Salvini, riunito con i suoi tecnici al ministero, e il sindaco Matteo Lepore collegato da Bologna



Ecco la direttiva di Salvini «Quel limite solo in certe vie oppure ingorghi e pericoli»

Il ministero: la sicurezza va bilanciata con la libera circolazione

Il braccio di ferro

Il potere dei Comuni di adottare provvedimenti relativi al traffico e alla circolazione «deve essere esercitato nel rispetto del bilanciamento di interessi tra il diritto alla mobilità e alla libera circolazione dei cittadini e le ineludibili esigenze di promozione della sicurezza della circolazione e tutela dell'ambiente nonché, nei casi di sospensione della circolazione, delle esigenze di sicurezza pubblica». È da questo principio che muove la direttiva sulle Città 30 del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, nata sull'onda delle polemiche per il limite generalizzato dei 30 km/h voluto dall'amministrazione di Bologna. Inviata ieri dal ministero all'Anci (l'Associazione nazionale dei Comuni) per un parere, la direttiva sarà operativa dalla prossima settimana.

Sette pagine in cui il ministero guidato dal leghista Matteo Salvini prova a frenare la deregulation comunale sui limiti di velocità che, oltre Bologna, interessa diverse città d'Italia (amministrate anche dal centrodestra). Partendo da un principio delineato dal Consiglio di Stato nel 2017, il Mit

mette nero su bianco che «la tipologia dei limiti alla circolazione veicolare all'interno dei centri abitati rappresenta una scelta discrezionale che deve essere articolata dalla pubblica autorità tenendo conto sia di una serie di elementi contestuali rilevanti, sia della incidenza delle scelte operate su una pluralità di interessi pubblici meritevoli di tutela». Il richiamo normativo principale resta l'articolo 142 del Codice della strada, che consente ai Comuni di innalzare a 70 km/h o abbassare (come avvenuto a Bologna) il limite dei 50 km/h, tenendo però conto che «il ministro può modificare i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada quando siano contrari alle proprie direttive».

In particolare, ricorda il Mit, «il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo». Un principio, spiega la direttiva, richiamato già dalla Corte di Cassazione: «Circolare a una velocità troppo bassa, inadeguata rispetto al tipo di strada percorso, può risultare concausa al verificarsi di un sinistro». L'imposizione generalizzata di limiti di velocità ridotti, avverte il Mit, «potrebbe causare intralcio alla circolazione e, conseguentemente, risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffi-

co, creando "ingorghi e code"». I limiti di velocità vanno dunque previsti «in ragione delle precipue caratteristiche di ciascuna strada o tratto di strada».

Un'indicazione, sottolinea la direttiva, presente già in una circolare del 1979: «I limiti di velocità che si possono imporre in corrispondenza di punti singoli delle strade, quali ad esempio: tratti tortuosi, zone industriali con uscite frequenti da stabilimenti, luoghi frequentati da bambini o persone anziane, tronchi suburbani interessati da intensa circolazione di biciclette e ciclomotori, punti stradali in genere che nascondano insidie non facilmente rilevabili a colpo d'occhio, ecc. devono essere il risultato dell'armonizzazione di sue esigenze, ambedue importanti: la Sicurezza e la Scorrevolezza del traffico». Un principio poi ribadito da analoghe direttive nel 2000 e nel 2006. Nessun cambio di marcia rispetto al Piano nazionale sicurezza stradale 2030, rivendica il Mit, perché «il riferimento alle cosiddette "zone 30" non ha valenza assoluta e generale, bensì si richiama l'opportunità di prevederle comunque nel rispetto di "principi di credibilità e coerenza"», dopo una «revisione della gerarchizzazione delle strade».

Per abbassare sotto i 50 km/h il limite di velocità, spiega il



Peso: 59%

Mit, servono: assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso; anormali restringimenti delle sezioni stradali; pendenze elevate; andamenti planimetrici tortuosi; frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili; pavimentazioni sdruciolevoli o curve pericolose. «Nell'eventuale perimetro che circonda tutte le zone a velocità limitata contigue deve essere mantenuta una rete di strade con limite a 50 km/h tale da garantire i collegamenti tra punti estremi», avverte inoltre il ministero, specificando che gli enti locali de-

vono giustificare le scelte «in relazione a ciascuna strada o tratto». Facendo ad esempio riferimento a tassi di incidentalità o a «peculiari condizioni di utilizzo del contesto urbano». E monitorando poi le scelte prese: «Resta implicita l'esigenza che le amministrazioni comunali verifichino nel tempo la perdurante attualità delle condizioni e delle valutazioni che giustificano l'introduzione di deroghe al limite dei 50 km/h».

F. Ro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I paletti

La zona 30 deve essere ben definita, intorno si va a 50. E il ministero può modificare i criteri

Da sapere

La scommessa del Comune

1 La giunta guidata dal sindaco Matteo Lepore ha introdotto sul 70% del territorio urbano, prima grande città in Italia a farlo, il limite di velocità dei 30 chilometri l'ora per ridurre i morti in strada



Via ai controlli ma poche multe

2 Da martedì i vigili hanno iniziato a fare le multe: solo una ventina quelle per eccesso di velocità nei primi dieci giorni. Il Comune ha schierato in strada sei le pattuglie con il telelaser

Scontro totale Salvini-Lepore

3 Il ministro ai Trasporti Matteo Salvini ha bocciato i nuovi limiti di velocità definendoli irragionevoli mentre il sindaco Matteo Lepore lo ha accusato di fare campagna elettorale



La direttiva del ministero

4 Il ministero dei Trasporti guidato dal leader della Lega ha pubblicato una direttiva che impone al Comune di limitare i 30 all'ora solo ad alcune strade con determinate caratteristiche



La svolta Il Comune ha fissato il limite dei 30 all'ora nel 70% delle strade, nel resto sono previsti i 50 orari

Peso:59%

QUELLI CHE I TRENTA...

di **Claudia Baccarani**

La giornata è cominciata bene. Con il limitatore dell'automobile fisso a 36 km all'ora, una personale soglia psicologica di velocità, appena dentro allo scostamento tachigrafico che divide i buoni dai cattivi, l'automobile arranca e punta il verde laggiù, in fondo alla strada, che non è mai sembrata così lunga. Il piede freme, che fare? Prima, non c'era nemmeno da chiederselo: una pigiatina e via, con i capelli idealmente al vento, anche

toccando vette di velocità da capogiro, tipo i 60. Ma ora il piede incontra la resistenza dell'intelligenza artificiale puntata a 36 e allora no, decidiamo di fare i ligi (nel paese dei furbi, c'è chi definisce «pecoroni» quelli che seguono le regole...). Continuiamo ad arrancare. Il verde si avvicina, la tensione sale, poi l'impensabile: il rosso non scatta e passiamo l'incrocio, increduli. Anche andando ai 30 (ok, ai 35...). Magari da qualche parte si è salvato un pedone, che è poi nostro figlio, nostra madre, il nostro amico. La giornata è cominciata bene. Non sempre va così. Guidare a Bologna è ormai questione di nervi: già prima era

faticoso destreggiarsi nel traffico, 30 o non 30; ora è tutto una questione di caviglia. O di polso per chi gira in scooter che richiede uno sforzo anche maggiore.

continua a pagina 4

L'editoriale

Quelli che i trenta...

SEGUE DALLA PRIMA

Una pressione o una giratina leggera ed è fatta, il limite è valicato, l'ansia cresce e con lei pure l'ebbrezza della trasgressione. Ci sarà il telelaser dietro quella curva o in fondo a quel rettilineo? A Bologna al volante siamo tutti diventati anziani con il cappello, senza offesa alcuna, né agli anziani né ai cappelli. Tutti costretti a un corso accelerato di pazienza che neanche un monaco buddista. Ognuno vive il proprio psicodramma quotidiano.

Quelli che sorpassando nervosi in barba al limite li vedi gesticolare nell'abitacolo, per poi ritrovarli fermi al successivo rosso. Solo, ci sono arrivati prima.

Quelli che per non sbagliare viaggiano ai 20-25, poi se avvistano un vigile frenano ancora un po' che non si sa mai.

Quelli che sui viali sono inchiodati ai 30, anche se il limite è 50.

Quelli che davanti all'autovelox di viale Panzacchi, che è lì da anni, per stare sul sicuro vanno ai 40...

Quelli che invocano la metropolitana, ma non di Guazzaloca, per carità.

Quelli che «lo fanno

anche in Europa» e quelli che «epperò in Europa sono più bravi, e comunque viva Orbàn».

Quelli che «manca la prova provata che ai 30 è meno pericoloso».

Quelli che morandianamente intonano «andavo a 30 all'ora per vedere la bimba mia...».

Quelli che «se sei favorevole ai 30, sei ricco e privilegiato».

Quelli che «io tanto ormai uso solo la cargo-bike».

I trenta all'ora sono anche lotta di classe. Andare lenti è di sinistra, andare veloci è di destra. A tavola con amici e famigliari vietato parlare di politica, vaccini e ora anche limiti di velocità. Il

ministro autonomista delle Infrastrutture, Matteo Salvini, bocchia la scelta slow del Comune e di sicuro vorrebbe vedere il Pd schiantarsi (politicamente) a 100 all'ora. Facile profezia: se si votasse per il sindaco oggi, probabilmente Matteo Lepore non sarebbe rieletto. Ma si voterà nel 2026 e quindi chissà. «Panta rei». Pure ai 30 all'ora.

Claudia Baccarani

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-8%, 4-11%

SCIOPERO USB: UN SUCCESSO

Bus, trovato l'accordo sui correttivi

a pagina 4

Autobus, trovato l'accordo tra Comune e sindacati

Disagi in città per lo sciopero

L'astensione dal lavoro ha coinvolto l'80% degli autisti su Bologna

Nel giorno in cui l'80% degli autisti aderisce allo sciopero proclamato dai sindacati di base e di fatto blocca la maggior parte dei bus a Bologna, dal tavolo a Palazzo d'Accursio tra Comune e sindacati arriva il semaforo verde. In discussione, tra i tanti temi, le modifiche agli orari dei mezzi su quasi tutte le linee per fare fronte ai rallentamenti sulle corse scaturite dal via alla Città 30. Quella di ieri è stata una vera e propria riunione fiume, iniziata alle 15,30 e sospesa poco prima delle 19. «Siamo arrivati a un testo», fa sapere uno dei rappresentanti sindacali, «ma successivamente si sono riuniti in giunta». Per l'amministrazione comunale erano presenti gli assessori Valenti-ori Orioli e Massimo Bugani,

oltre al direttore generale Valerio Montalto; dall'altra parte i sindacati confederali, Faisa Cisa e Ugl con i loro rappresentanti. Alle 20 ancora non era arrivata l'agognata firma sull'accordo, ma l'atmosfera che si respirava tra i protagonisti della vicenda era di cauto ottimismo. Bocche cucite per tutti, però, in attesa che a parlare sia proprio il Comune di Bologna già nella giornata odierna.

Ma, al di là del tema degli orari dei bus, sono altre le questioni che preoccupano. In primis, la ricerca di nuovi autisti per rimpolpare gli organici. Per fare questo, avevano ribadito le parti sociali, è necessario rendere più attrattiva la professione, anche attraverso un miglioramento della retribuzione per gli apprendisti

che si affacciano al mestiere. Da tempo, il tema dei compensi è caldo, pure perché si vorrebbe evitare ciò che già succede per altri impieghi come quello di agente della polizia locale: giovani che si avviano alla professione e che dopo un paio d'anni o anche meno decidono di abbandonare per cercare opportunità migliori altrove. Nei giorni scorsi lo stesso sindaco Matteo Lepore aveva fatto trapelare l'intenzione da parte dell'amministrazione di intervenire in prima persona per cercare di sbloccare la situazione. E questa dovrebbe essere la cornice all'interno della quale si è arrivati all'accordo che è stato annunciato alle 20.20. Intanto ieri è stata una giornata di passione per i bolognesi abituati a uti-

lizzare i mezzi pubblici. Lo sciopero proclamato dai sindacati di base è stato un successo e ha toccato il picco dell'80% degli adesioni.

Ma.Me.

La vicenda

● Ieri l'80% degli autisti ha aderito allo sciopero proclamato dai sindacati di base e che di fatto ha bloccato la maggior parte dei bus a Bologna

● Nella stessa giornata al tavolo apparecchiato a Palazzo d'Accursio è stato trovato un accordo tra Comune e sindacati

● In discussione, tra i tanti temi, le modifiche agli orari dei mezzi su quasi tutte le linee per fare fronte ai rallentamenti sulle corse scaturite dal via alla Città 30

● Ci sono diversi nodi da sciogliere e che preoccupano. In primis, la ricerca di nuovi autisti per rimpolpare gli organici, lo stesso sindaco Lepore aveva fatto trapelare l'intenzione di voler intervenire per provare a sbloccare la situazione



Inutilizzati Con lo sciopero dei bus, molti sono rimasti fermi (foto Nucci/LaPresse)



Peso: 1-1%, 4-42%



Sotto la Prefettura Il presidio promosso da Usb (foto Calamosca/LaPresse)



Peso:1-1%,4-42%

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

504-001-001

LO SFOGO DELLA VIGILESSA

«Prima zero controlli, ora siamo all'isteria e la gente non capisce»

«Negli ultimi 15-20 anni la politica si è sempre dimenticata della sicurezza stradale: i controlli della velocità sono sempre stati pochi, ora si passa dal nulla a un controllo isterico», si sfoga una delle vigilesse in organico al Comune di Bologna. «Si sareb-

be potuto aspettare la realizzazione almeno dei tram prima di mettere in campo la Città 30».

a pagina 4 **Merlini**



Città 30, lo sfogo di una vigilessa

«Costretti a controlli inutili e isterici»

Il disappunto: «Potevano aspettare i tram, prima di cambiare i limiti»

L'intervista

di **Marco Merlini**

Vista dalla strada, o almeno dalla prospettiva di chi le regole le deve fare rispettare, la Città 30 perde parte del potere salvifico che le viene attribuito e mette in evidenza tutto quello che «negli ultimi 15-20 anni non è stato fatto sul tema della sicurezza stradale a Bologna». A raccontare questi primi giorni di controlli e prove dal vivo è una vigilessa del corpo di Polizia locale del Comune di Bologna.

Come stanno andando questi primi giorni di controlli?

«Lavoriamo sul campo ogni giorno con sei pattuglie. E visti gli organici ridotti di cui disponiamo non si può fare di più. I dieci nuovi agenti che arriveranno quest'anno non bastano neanche a sostit-

uire chi va in pensione».

Che giudizio si sente di dare?

«In realtà prima della Città 30 i controlli sulla velocità non erano così capillari. Sinceramente fatico a capire che senso abbia farli ora, più o meno sulle stesse strade. La gente tra l'altro lo sa in anticipo dove ci mettiamo, perché qualcuno fa uscire i nostri posizionamenti».

Ha un'idea di chi sia?

«Sinceramente no».

Qual è la sua valutazione, da professionista, del provvedimento?

«Mi lascia perplessa. Un conto era mantenere i 30 all'ora entro le mura, anche perché in centro ci sono strade in cui a malapena fai i 20. Però ad esempio, anche nei pressi delle scuole, sarebbe bastato mettere qualche dosso in più per garantire più sicurezza ai pedoni e ai ciclisti».

Che riscontri ha dalla gente che fermate?

«Spesso sono disorientati anche perché parliamo di un provvedimento che si applica a macchia di leopardo. Inoltre non è sempre chiara la segnaletica: in alcune strade il limite è a 40, poi diventa a 30 col dosso e magari intersechi una

strada a 50. Sorrido quando sento il sindaco che dice che non bisogna guardare il contachilometri, ma vedere se ci siamo noi a controllare col telelaser in strada».

Non sembra così convinta della Città 30. Perché?

«Negli ultimi 15-20 anni la politica ha sempre parlato di sicurezza, intesa come lotta alla microcriminalità, ma si è dimenticata della sicurezza stradale. I controlli della velocità sono sempre stati pochi, perché eravamo richiesti per altri servizi. Ora si passa dal nulla a un controllo isterico. I telelaser c'erano anche prima, solo che non venivano utilizzati».

Negli anni siete stati impiegati molto come corpo a supporto delle altre forze dell'ordine.

«È vero, ma noi non siamo una polizia, per trattamento economico, per preparazione e per dotazioni. I nostri compiti dovrebbero essere altri».

I contrari alla Città 30 la-



mentano i pochi controlli su biciclette e monopattini. È vero?

«Negli ultimi anni sono stati poco controllati, ma anche perché per loro è facile divincolarsi e sfuggire. I velocipedi li abbiamo in dotazione solo per servizi di controllo come quelli sul Lungoreno, ma sono anche mezzi obsoleti, acquistati ai tempi di Cofferati. Recentemente ne sono stati presi coi freni a disco, ma sono fermi in magazzino e i pochi elettrici che ci sono, nessuno li usa».

Eppure in questi giorni avete fatto poche multe agli

automobilisti.

«Tutti sanno dove siamo e gli Infovelox a 200 metri ti permettono di rallentare prima del telelaser. È difficile farsi multare».

Come si uscirà dalle polemiche?

«Penso che alla fine il sindaco rivedrà alcune zone e farà qualche passo indietro. Certo si sarebbe potuto aspettare la realizzazione almeno dei tram prima di mettere in campo la Città 30».

Prima della Città 30 i controlli sulla velocità non erano così capillari. Sinceramente fatico a capire che senso abbia farli ora, più o meno sulle stesse strade



Al lavoro

Vigili impegnati nei controlli nei primi giorni di multe dall'ingresso in vigore delle nuove norme (Calamosca /LaPresse)



Peso: 1-7%, 4-30%

LA DIRETTIVA DEL MIT

Città a 30 orari, Salvini stoppa i Comuni: limite motivato e solo in alcune strade

L'Anci: sicurezza di pedoni e ciclisti al primo posto. Il sindaco di Bologna: non torniamo indietro

Imporre una velocità stradale di 30 chilometri all'ora si può, ma solo in determinati casi e sempre con una motivazione. Di certo non può esistere un'intera "Città 30", perché il limite generalizzato su tutto il territorio comunale è "arbitrario". Dopo la "fuga in avanti" del Comune di Bologna, che ha imposto il limite dei 30 orari sul 70% del territorio comunale, arriva la direttiva del ministero dei Trasporti per mettere dei paletti ai poteri discrezionali dei sindaci.

Salvini ha spiegato il suo punto di vista in un incontro in videocall con il sindaco di Bologna Matteo Lepore: «I 30 all'ora generalizzati non sono coerenti con le indicazioni del Codice della strada e potrebbero causare più

problemi che benefici». Ovvero intralcio alla circolazione, danno all'ambiente e alla regolazione del traffico, ingorghi. Secondo la direttiva del Mit la deroga al limite stabilito per legge di 50 km/h può riguardare solo «strade o tratti di strada tassativamente individuati, laddove sussistano particolari condizioni che giustificano l'imposizione di limiti diversi». Soprattutto, ogni deroga «deve essere motivata», ad esempio in base al tasso di incidentalità, alla presenza di scuole, parchi gioco, ospedali o alle esigenze temporanee dovute ad esempio a un particolare afflusso di turisti.

Da parte sua l'Anci ha garantito «ampia disponibilità al confronto e alla collaborazione». Fatto salvo che - ha detto il presi-

dente Antonio Decaro - che «la sicurezza di pedoni, ciclisti e automobilisti è da sempre la priorità assoluta di tutti i sindaci, che sono i più titolati a valutare le diverse situazioni locali, le esigenze della mobilità e quelle legate alla sicurezza dei cittadini». Lepore però non fa retro-marcia: «Bologna città 30 prosegue e proseguono le ordinanze. Al ministro ho spiegato che le incomprendimenti di questi giorni sul provvedimento nascono da visioni diverse della mobilità, e che nelle sostanza non motivano nessun passo indietro».



Peso: 27%

Il caso Bologna

Salvini boccia i 30 all'ora e vede Lepore

ANDREA VALLE

■ Faccia a faccia (in video-collegamento) tra il ministro dei Trasporti Matteo Salvini e il sindaco Pd di Bologna Matteo Lepore. Al centro del summit l'introduzione del contestatissimo limite dei 30 km orari per le auto del capoluogo emiliano.

Il ministero delle Infrastrutture ha emanato una direttiva che limita le possibilità di abbassare in maniera indiscriminata il limite urbano dei 50 km orari. «È stata l'occasione, in un clima cordiale e costruttivo, per fare il punto della situazione con l'obiettivo di tutelare la sicurezza senza danneggiare gli utenti della strada» fanno sa-

pere gli staff di Salvini e di Lepore. Il ministro leghista ha ribadito che i 30 all'ora generalizzati «non sono coerenti con le indicazioni del Codice della strada e potrebbero causare più problemi che benefici», mentre il sindaco dem sostiene che il provvedimento è in linea invece con le norme vigenti. Le istituzioni, ora, proseguiranno il monitoraggio, anche attraverso l'associazione dei Comuni italiani (l'An-ci).

Salvini spiega così la sua direttiva: «Si pone l'obiettivo di chiarire alcuni passaggi ai Comuni che intendano fissare deroghe al limite generale di velocità di 50 orari fissato per i centri urbani. In

particolare, la direttiva spiega che tali deroghe (che possono operare sia in alto, fino a 70 chilometri all'ora, sia in basso) possono essere previste solo per singole strade o tratti di strada, laddove sussistano determinate condizioni oggettive».

Alla sinistra, che accusa Salvini di ingerenza, il ministro delle Infrastrutture risponde così: «Altro che ingerenza, la direttiva che il mio ministero ha mandato ai sindaci ha spirito costruttivo e chiarisce che le deroghe ai 50 all'ora vanno sempre motivate e possono essere previste solo per tratti di strada ben definite». «Lasciamo ad altri le polemiche» conclude Salvini, «a noi interessa lavorare con buonsenso

nell'interesse dei cittadini».

Duro il sottosegretario Galeazzo Bignami (Fdi): «Pron-ti a disapplicare il limite dei 30 all'ora».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Matteo Lepore



Peso: 15%

La polemica dopo la direttiva sul limite di velocità

Avanti con i 30 all'ora, Bologna sfida Salvini L'ira del ministero: pronti a imporre la revoca

BOLOGNA – Pareva risolto lo scontro tra ministero dei Trasporti e Comune di Bologna sul limite dei 30 all'ora. E invece forse non è così, perché a sera la temperatura si rialza, e si torna a litigare. Più di prima, se possibile.

Tutto comincia ieri mattina, con la pubblicazione della direttiva che Matteo Salvini annuncia da giorni. L'obiettivo del testo è rimpicciolire la Città 30 pensata da Matteo Lepore, ma appena letto il testo, in Comune tutto sommato non si spaventano. I criteri indicati sono quelli seguiti da Bologna, assicurano i tecnici. Lepore e Salvini si parlano pure: una videocall che si

chiude con una nota congiunta e cordialissima: «Collaboreremo». Il sindaco si fida del ministro e nel pomeriggio convoca un punto stampa in cui alla luce del colloquio con Salvini annuncia: «Riteniamo che il nostro progetto sia coerente con la direttiva. L'ho spiegato al ministro, quindi Bologna 30 va avanti». Insomma non cambia nulla. E anzi il testo della direttiva verrà discusso in sede Anci. Peccato però che le dichiarazioni di Lepore irritino di nuovo Roma. Il viceministro ai Trasporti Galeazzo Bignami filma un videomessaggio in cui minaccia Bologna di «di-

sapplicare» dall'alto «e in modo definitivo» Bologna 30. Si infuriano pure i pretoriani del vicepremier, come la deputata leghista Simonetta Matone, che se la prende col sindaco: «Doveva adeguarsi e collaborare, invece che impuntarsi».

Dall'altra parte l'ex sindaco Virginio Merola accusa Salvini di «ingerenze», col risultato che anche il ministro sera sbotta: «La sinistra si dia un limite». Insomma ricomincia la battaglia. Intanto a Bologna si continua ad andare ai 30. – **s.b.**



▲ La segnaletica
Sulle strade di Bologna



Peso: 17%

Perché il Comune di Bologna è tutt'altro che un «inferno»

FEDERICO MARTELLONI

■ Nel discorso di apertura pronunciato il 2 ottobre 1998 a Postdamer Platz, dopo la tardiva ricostruzione della splendida piazza berlinese distrutta dai bombardamenti della seconda guerra mondiale, Renzo Piano propone un «elogio della città» che faremmo bene a rileggere quando formuliamo giudizi un po' sommari sulle politiche municipali.

Mi permetterei di suggerirlo anche a Pier Giorgio Ardeni, intellettuale di cui ho, personalmente, molta stima, che in un articolo pubblicato da *il manifesto* del 13 gennaio, elegge Bologna a paradigma negativo di «quanto accadrà nei prossimi mesi in Italia, con un Partito democratico lanciato verso il baratro in cui rischia di trascinare le attuali opposizioni parlamentari». La fosca previsione è giustificata da un elenco di fatti, in versione a dir poco semplificata, che legittimano l'Autore a comminare giudizi lapidari sul sindaco Lepore e i suoi alleati, a partire da Coalizione civica per Bologna, che oggi esprime una Vice Sindaca, Emily Clancy, con la quale ho avuto l'onore di condividere, nel quinquennio 2016-2021, i banchi dell'opposizione alla Giunta Merola.

Per Ardeni, il Pd bolognese, un po' bigotto e un po' liberticida (come deduce da una recente polemica col partito dei Ver-

di), sarebbe impegnato a marciare «a testa bassa sulle questioni ambientali», falciando alberi e cementificando a destra e a manca, mentre la fedeltà di Coalizione civica dipenderebbe da una sua componente, Sinistra italiana, che avrebbe scelto l'appoggio al Pd contro il resto delle componenti dell'esperienza di civismo progressista nata nel 2015, spingendo una parte del suo elettorato verso l'astensione.

Al netto dei dati elettorali relativi alle amministrative 2021 - che sono fortunatamente pubblici - non devo spiegare ad Ardeni, che si mostra feroce sulla *politique politicienne*, quando costi a Sinistra italiana l'odierna frattura coi Verdi bolognesi, visto che ovunque, come noto, si sta lavorando per consolidare l'Alleanza Verdi-Sinistra, ma può tornare utile ai lettori sapere che Coalizione civica esprime oggi, oltre alla Vice Sindaca - il cui Piano casa è stato preso a modello da svariate città non solo italiane - anche tre ottimi consiglieri e consigliere: nessuno dei quattro è (purtroppo) iscritto a Sinistra Italiana, mentre lo era - come adesso - il sottoscritto, che nella passata consiliatura era anche capogruppo di opposizione alla giunta Pd. Peraltra Ardeni mostra di ignorare - o, ciò che è più grave, mistificare - il faticoso percorso che ha spinto Coalizione civica a scegliere la via dell'alleanza, dopo un quinquennio di opposizione senza sconti e a seguito di una tenace negoziazione finalizzata a definire il profilo program-

matico del nuovo corso.

Richiamo questi dettagli e queste inezie per sottolineare un aspetto che mi pare ben più importante: pur tra mille difficoltà - che Coalizioni civica non ha nascosto in alcuna congiuntura, prima, durante e dopo le elezioni del 2021 - l'indirizzo politico dell'attuale Giunta progressista colloca Bologna all'avanguardia su molti fronti: oltre alle politiche per l'abitare e agli inediti investimenti in ERS ed edilizia scolastica, si pensi a quelle orientate alla mobilità dolce e sicura (bus notturni, tram e, da ultimo, il controverso provvedimento sulla "città 30", molto apprezzato da Legambiente), alle "mappe di genere", agli istituti di partecipazione (a partire dal bilancio partecipativo e dai patti di collaborazione), alle misure di welfare locale (a partire dall'azzeramento delle liste d'attesa sui nidi) e allo straordinario finalizzato salvaguardare e valorizzare Prati di Caprara come bosco urbano. Per non parlare delle prese di posizione della città sui temi dell'accoglienza dei migranti, della violenza contro le donne e delle violenze che si perpetuano quotidianamente a Gaza, nel silenzio dei più.

Per tutte queste ragioni, del resto, come tutti sanno, Bologna è, quanto nessun'altra città italiana, nel mirino delle destre non solo locali ma anche nazionali, disposte a sbraitare e incunearsi tra le pieghe di ogni questione - come ha giustamente notato Marco Bascetta - pur di



Peso: 43%

minacciare uno dei governi locali più a sinistra d'Italia.

Mi guardo bene dal raccomandare, per ciò solo, di "far quadrato": in politica è sempre saggio esercitare il massimo della critica e dell'auto-critica, specie nel campo delle esperienze più avanzate. Mi limito a suggerire di rileggere Renzo Piano il quale, sul finire del secolo scorso,

pur registrando come l'idea stessa di città fosse «in crisi», per via di una serie di elementi che la rendevano invivibile (traffico, rumore, inquinamento, delinquenza, sopraffazione, invidia, rabbia...), richiamava Calvino per invitare sempre a «riconoscere cosa, in mezzo all'inferno, non è inferno», per farlo durare, dargli spazio. Ebbene, mi

pare che Bologna si presti allo scopo più e meglio di tanti altri luoghi e contesti dell'Italia di oggi.

* *Segretario provinciale di Sinistra Italiana*

*Non è fare quadrato dire
che tra mille difficoltà - che
Coalizione civica riconosce -
l'indirizzo politico della
Giunta progressista attuale
colloca all'avanguardia
la città su molti fronti*

**Palazzo d'Accursio,
municipio di Bologna**



Peso:43%

Ciclostile

Dalla parte giusta della storia: Bologna 30

ROTAFIXA

I centri si svuoteranno... Ostaggio di immigrati...». Ho trovato questo stralunato commento, simile a tanti altri, ma questo veniva dopo una specie di ragionamento su Bologna a 30 km/h, sotto il post Facebook di un amico che dirige una rivista di biciclette. I puntini di sospensione ammiccanti sono originali, non miei. L'aspetto interessante di questa opinione sbrindellata è

che non viene da qualche analfabeta cognitivo ma da una persona che nella sua bio social elenca una serie di testate giornalistiche a cui collabora, dunque il suo problema non è nella scarsa strutturazione di pensieri e parole. Tuttavia riesce a tirare fuori perle di questo tipo. Probabilmente la «rivoluzione bolognese» ha colpito duro nell'immaginario collettivo. Per la prima volta in un paese costruito intorno alla divinità automobilistica, unica divinità personale che ciascuno può toccare, l'idolo è stato buttato giù dal suo piedistallo in una città capoluogo di regio-

ne e neanche di quelle piccine o meno note. Il nuovo limite generalizzato ti dice in sostanza la semplice, direi banale, verità: la velocità uccide. La priorità assoluta non è il tuo personale comportamento allargato fino allo sconsiderato ma salvare vite in un contesto urbano che da decenni vede il mezzo pesante privato aver occupato ogni spazio e ogni pensiero, mettendosi al centro del modo di spostarsi nelle nostre tane di bipedi chiamate città.

— segue a pagina 7 —

Ciclostile

Dalla parte giusta della storia: Bologna 30

ROTAFIXA

— segue dalla prima —

In sostanza l'esperienza bolognese sta portando all'evidenza di ciascuno ciò che chi ha già cambiato modalità di spostamento vive ogni giorno: la società italiana si comporta collettivamente come un tossicodipendente. In questo caso la dipendenza è da automobile e il pusher è lo stesso Stato, che con poca lungimiranza e in nome del lavoro e della raccolta fiscale - ometto le convenienze partitiche - ha puntato tutto sull'auto come mezzo privilegiato di spostamento fuori casa. Puoi sempre

provare a portargli via la «roba» per salvargli la pelle ma quello diventa aggressivo e aggredisce. Meccanismo che Salvini maneggia perfettamente, ed eccoci a oggi: con solerzia i suoi uffici, che normalmente ci mettono anni o anche tempi infi-

niti, hanno calibrato la richiesta direttiva che intralaccia anche la sola possibilità di mettere mano al disastro fatto in decenni.

Pochi giorni di lavoro per esercitare una perfidia sottile: i 30 nei dintorni di parchi e scuole, dice la vulgata giornalistica. Il sottotesto è: si può rallentare nei pressi di luoghi ludici o frequentati da minori, però il resto del mondo è di noi adulti che abbiamo da fare e non possiamo rallentare la nostra operosa attività. Perfetto, da applausi. Ma a Salvini non conviene citofonare ancora a Bologna, di solito gli porta male. È totalmente inutile con questo tipo di gente svolgere ragionamenti. Nei giorni scorsi è circolato un tweet di Milena Gabanelli: «Abito a Bologna e non c'è nessun caos. Si va a 30 km/h a Londra, Bruxelles, Helsinki, Barcellona, Zurigo, Madrid, Graz... dove hanno pensato che la vita di un bam-

bino, un pedone, un ciclista valgono più dei 5 minuti persi a rallentare».

Tra i protagonisti di questa rivoluzione bolognese c'è Simona Larghetti, ora consigliera comunale di Coalizione Civica dopo un percorso di attivismo in seguito al suo incontro con il movimento *Salvaiciclisti* a fine 2012. Ho chiesto a lei la sua opinione, eccola. «A Bologna, città in cui è nata la prima università del mondo, non abbiamo paura delle novità e con il diverso ci abbiamo fatto marketing territoriale per mille anni circa», mi risponde. «Salvini, che usa il Ministero delle Infrastrutture un po' come la sua sala giochi, ha dichiarato guerra al provvedimento bolognese, preannun-



Peso: 1-9%, 15-17%

ciando pazzesche direttive. Come si intestò le morti in mare, ora vuole intestarsi i morti in strada, cavalcando come sempre la reazione, la paura, il diverso. Dal 2013 mi batto per la città 30, perché non ci credevo nemmeno io, ma poi ho fatto la prova: 11 anni fa ho guidato rispettando questo limite, che mi sembrava assurdo, e mi sono accorta che in città, causa semafori, traffico e code inevitabili, i tempi di percorrenza sono gli stessi se consideriamo tragitti di pochi chilo-

metri. Sui 30 km/h in città ho solo una cosa da dire: provate».

Lo ha fatto «dopo aver conosciuto Anna, un'attivista dell'Associazione Vittime della Strada che in un incidente stradale ha perso un pezzo di gamba e si è trovata un marito gravemente cerebroleso». Ma cosa vuoi che importi a chi ha fretta e non sopporta limitazioni, come i bamboccioni al volante.



Città 30, Lepore tira dritto La destra fa muro: “Un errore”

Colloquio con Salvini dopo la direttiva. Il sindaco: “C’è intesa, andiamo avanti”

«Bologna 30 è coerente con le indicazioni del Ministero, quindi le nostre ordinanze sui limiti di velocità restano in vigore. Andiamo avanti». Letta la direttiva firmata da Matteo Salvini che puntava a restringere Città 30 – cinque pagine pubblicate ieri mattina – il sindaco Matteo Lepore tira un sospiro di sollievo. Poteva andare peggio, si danno di gomito i tecnici di Palazzo d’Accursio. Il sindaco ne par-

la pure col ministro Salvini: «Ci siamo visti in videoconferenza – spiega Lepore – e penso di aver spiegato al ministro anche le incomprensioni di questi giorni sulla natura del nostro provvedimento». Vale a dire che a Bologna i 30 all’ora non sono spalmati su tutta la città.



di Silvia Bignami ● a pagina 2

VIDEOTELEFONATA DOPO LE POLEMICHE



Peso: 1-25%, 2-43%

Lepore si fida di Salvini

“Città 30 non cambia”

Pubblicata ieri la direttiva del Mit, il sindaco va avanti ma chiede all’Anci di esprimersi
La Lega fa muro: “Il Comune ha fallito”. Bignami, FdI: “Si adegui o interverremo noi”

di Silvia Bignami

«Bologna 30 è coerente con le indicazioni del Ministero, quindi le nostre ordinanze sui limiti di velocità restano in vigore. Andiamo avanti». Letta la direttiva firmata da Matteo Salvini che punta a restringere Città 30 – cinque pagine pubblicate ieri mattina – il sindaco Matteo Lepore tira un sospiro di sollievo. Poteva andare peggio, si danno di gomito i tecnici di Palazzo d’Accursio. Il sindaco ne parla col ministro Salvini, firma con lui una nota congiunta e poi convoca la stampa per dire che non cambia nulla: «Penso di aver spiegato al ministro le incomprensioni di questi giorni sulla natura del nostro provvedimento. Ora la direttiva sarà discussa dall’Anci».

Tutto come prima quindi? Forse. Perché in realtà la conferenza stampa del sindaco, dopo il primo comunicato congiunto col Mit, non è gradito al governo. E in serata la temperatura torna ad alzarsi. Comincia il viceministro Galeazzo Bignami, FdI,

che minaccia di ritoccare Città 30 da Roma, se il sindaco insisterà nel suo progetto «ideologico». E prosegue la Lega, irritata che Bologna pensi di archiviare tutto: «Lepore fa male a non adeguarsi. Doveva ascoltare il vicepremier e la sua direttiva chiarissima. Invece che convocare la stampa e impuntarsi su una misura dannosa, per la città e per i cittadini, e sulla quale il ministro Salvini aveva manifestato tutto il suo impegno per scongiurare il rischio che il limite 30 a Bologna esasperasse i cittadini» dice la deputata leghista Si-

monetta Matone.

E dire che la direttiva del Mit era

stata tutto sommato presa bene in città. Nel documento si torna a dire infatti che «un abbassamento generalizzato dei limiti di velocità è arbitrario» e che «abbassare troppo la velocità rischia di creare intralcio alla circolazione», ma a Bologna non tutte le strade sono a 30, dunque la giunta non considera “generalizzato” il proprio progetto. In più Roma precisa tutti i casi in cui i sindaci possono fissare il limite dei 30 all’ora. Si parla di «perimetrazione delle zone a 30» e della necessità di motivare «strada per strada» il perché si decide di abbassare il limite. Tra le ragioni plausibili per rallentare la velocità delle auto ci sono ad esempio i tassi di incidentalità, la presenza di scuole, ospedali, asili, ma anche aree verdi, fabbriche, esercizi commerciali. Si tratta dei criteri che la giunta assicura di aver usato per Città 30. Anzi l’elenco di fattispecie messe in fila dal Mit è così lungo che secondo alcuni potrebbe configurare addirittura un allargamento delle zone a 30 di Bologna. Ad esempio sui viali confinanti con i Giardini Margherita. Per questo, mentre l’ex sindaco Virginio Merola attacca il Mit in una intervista alla rivista web Il Cantiere («Da Salvini una ingerenza, pensasse agli autovelox distrutti») Lepore incontra il ministro in videocall. Al termine, il disgelò è suggerito da una nota congiunta Lepore-Salvini: «L’incontro è stata l’occasione, in un clima cordiale e costruttivo, per fare il punto della situazione. Salvini ha ribadito che i 30 all’ora generalizzati non sono coerenti



Peso: 1-25%, 2-43%

con il Codice della Strada, e il sindaco ha avuto modo di illustrare l'impianto del provvedimento di Bologna. Ministero e Comune si scambieranno i materiali tecnici dei provvedimenti e proseguiranno nel lavoro di monitoraggio». Due ore dopo, però, il sindaco chiama la stampa e aggiunge che per come stanno le cose, Bologna città 30 resta com'è: «Con Salvini l'incontro è stato positivo. Il ministero ha precisato delle linee guida che valgono per tutte le città e non solo per Bologna. Non è una direttiva ad hoc. Ora il confronto col ministro proseguirà in sede Anci, dove il testo verrà discusso con tutti i sindaci, fino all'emanazione». Intanto

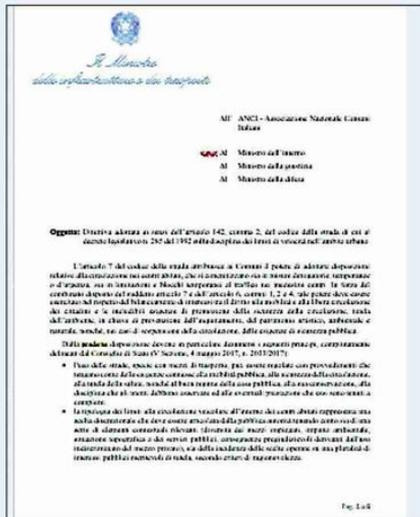
to a Bologna «le ordinanze restano vigenti». Il sindaco ribadisce infatti come il progetto bolognese sia in realtà in linea con le indicazioni di Roma: «Non abbiamo fatto un provvedimento generalizzato. Abbiamo scelto le strade in base alle indicazioni del Mit. E non abbiamo autovelox fissi e non segnalati per monitorare le strade a 30 all'ora». Il sindaco tiene aperta la porta a «correzioni sulla base dei dati scientifici e delle osservazioni dei cittadini» e assicura che «qualunque variazione sarà comunicata al ministero». E tuttavia gli attacchi di Merola fanno arrabbiare Salvini - «La sinistra si dia un limite» - e le rassicurazioni di Lepore sul fat-

to che Città 30 resta com'è irritano il Mit e la Lega. «Il sindaco - dice Matone - ha cercato di nascondere il proprio fallimento e una misura che ha prodotto solo disagi, caos e proteste. Il teatro dell'assurdo».

Si profila uno scontro su ogni tratto di strada con i nuovi limiti Merola attacca: "Il ministro si occupi degli autovelox distrutti in Veneto e lasci stare Bologna"

Cosa dice il documento

No a limiti generalizzati Nella direttiva firmata da Matteo Salvini, si legge che "l'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti potrebbe creare intralcio alla circolazione. Dunque la fissazione generalizzata di limiti di velocità nel contesto urbano risulta arbitraria». Secondo il Comune di Bologna, tuttavia, Città 30 rispetta questa indicazione. Il limite infatti è stato applicato sul 70% della città, valutando strada per strada a seconda dei criteri del Ministero dei Trasporti



Criteri per imporre i 30 Secondo il Mit sono motivi sufficienti per imporre i 30 all'ora: i tassi di incidentalità di una strada monitorati negli ultimi tre anni; la presenza di scuole, ospedali, aree verdi, esercizi commerciali di vicinato, aree industriali; presenza di immobili storici o artistici, o di unità abitative residenziali; esigenze legate a flussi turistici o eventi straordinari. Il Comune sostiene di aver considerato proprio questi criteri per l'individuazione delle strade a 30 all'ora

"Perimetrare" le zone 30 Nella direttiva del Mit si parla di "perimetrazione" delle strade o dei tratti di strada a 30 all'ora, che devono essere circondati da una rete viaria ai 50 all'ora. Secondo il Comune questo è quel che accade a Bologna, dove Città30, formata da 14 zone 30 (compreso il centro storico) ha un perimetro che corre lungo l'asse di tangenziale e autostrada, circondato da una rete di strade a 50. Inoltre, all'interno di Città 30 permangono corridoi a 50 all'ora: i viali di circonvallazione della città



Peso:1-25%,2-43%



Peso:1-25%,2-43%

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

504-001-001

Gli esperti

“Non si decide a Roma una scelta amministrativa locale”

di **Capelli**
● a pagina 3

La parola agli esperti di diritto

“Una scelta amministrativa locale non può essere decisa a Roma”

di **Eleonora Capelli**

Una direttiva ministeriale non equivale alla retromarcia del sindaco. Nella città “culla” del diritto, avvocati e professori dell’Università arrivano a questa conclusione dopo aver letto il provvedimento annunciato per giorni come la “sconfessione” della Città 30. «In generale, la direttiva è una cornice di massima, entro la quale si colloca la scelta amministrativa, che è sempre del Comune - spiega Tommaso Bonetti, professore di diritto amministrativo dell’Alma Mater - Si definiscono dei parametri, come appunto la presenza di scuole o parchi, lasciando poi all’amministrazione comunale la possibilità di declinare il provvedimento. Cosa del tutto comprensibile, perché una scelta amministrativa locale non può certo essere fatta a 500 chilometri di distanza». In pratica, il ministro può indicare, come viene fatto nel documento, condizioni per derogare al limite generale dei 50 chilometri all’ora: in coincidenza, ad esempio, con la presenza di scuole. «Ma è chiaro che non ci si può spingere oltre in una direttiva, perché altrimenti bisognerebbe specificare cosa si intende per strada - dice Bonetti - Ad esempio: le elementari Carducci sono in via-

le Dante, ma i bambini attraversano la strada anche in via Santo Stefano, come si regola la questione? Chiaramente possono essere dati solo criteri generalissimi, se devono valere per 8 mila Comuni italiani, poi ogni livello amministrativo deve occuparsi di quelle che sono le sue prerogative, come una lunga linea di studi giuridici conferma».

Come sottolinea Roberto Manservigi, presidente della società Avvocati Amministrativisti, non a caso la direttiva è indirizzata all’Anici, Associazione dei Comuni. «Questa direttiva non cancella quello che ha fatto il Comune di Bologna, ma viene indirizzata all’associazione che rappresenta tutti i municipi - spiega l’avvocato - perché nel suo ruolo dovrebbe divulgare il provvedimento, stimolando comportamenti coerenti con quanto previsto. Ma restiamo, per l’applicazione nell’ambito della discrezionalità amministrativa, perché non si tratta di una direttiva per il Comune di Bologna, ma più generale. L’articolo 142, citato nel testo, prevede che il ministro abbia poteri di modifica dei provvedimenti presi dagli enti locali». La direttiva citata del 2000 porta tra l’altro la firma di Nerio Nesi, bolognese classe 1925, che fu Ministro dei lavori

pubblici con il governo Amato, che sosteneva: «La presunzione di una maggiore sicurezza, che deriverebbe dall’imposizione di limiti massimi di velocità più bassi del normale, è puramente illusoria; l’esperienza insegna, infatti, che divieti non supportati da effettive esigenze vengono sistematicamente disattesi, dando luogo, altresì, ad una diseducativa sottovalutazione di tutta la segnaletica prescrittiva e, talvolta, all’irrogazione di sanzioni che non hanno un reale fondamento».

Ma al di là del richiamo, è evidente per i giuristi che questa è una “direttiva a salve”. «Se Salvini voleva fermare città 30 con questo documento non ci è riuscito - dice Andrea Morrone, professore di diritto Costituzionale dell’Università - Ribadisce quanto definito in passato: la regola è 50 chilometri orari



Peso: 1-2%, 3-40%

nei centri urbani con possibilità di deroga ai 30 che i sindaci possono decidere caso per caso, motivando la scelta. È una conferma di quanto già esiste in materia, ma fa parte del gioco politico. È contraddittorio che il “federalista” Salvini voglia comprimere la legittima autonomia di una città. A lui interessa montare un caso. Non mi stupisce:

Bologna rappresenta un’ambita frontiera elettorale per la destra di governo».

Bonetti: “Solo una cornice”. Manservisi: “Provvedimento rivolto all’unione dei Comuni”

Andrea
Morrone,
docente
di diritto
costituzionale



Tommaso
Bonetti,
docente
di diritto
amministrativo



Peso: 1-2%, 3-40%

Città 30, il Comune tira dritto

Arriva la direttiva del ministero, Lepore: «Prescrizioni coerenti con la nostra iniziativa, andiamo avanti» **Rosato a pagina 2 e in QN**

Città 30, prove di intesa Confronto Lepore-Salvini Il sindaco: «Andiamo avanti Noi in linea con la direttiva»

Summit tra ministero e Palazzo d'Accursio, il testo finale dovrà passare dal confronto con l'Anci I paletti di Roma: «Limiti di velocità non arbitrari». Il primo cittadino: «Ricorso? No, ora trattiamo»

di **Paolo Rosato**

Si è tentato il disgelo, ieri, tra ministero dei Trasporti e Palazzo d'Accursio. La videochiamata tra Matteo Salvini e il suo staff e il sindaco Matteo Lepore è stata «positiva», ha detto il primo cittadino, e di fatto ha partorito una sorta di prova collaborativa. Bologna è rimasta della sua idea: siamo in linea con la Direttiva del ministro, non intendiamo modificare nulla prima di avere dati comprovati che dicano che qualcosa non va. Il ministero ha invece ribadito che i 30 all'ora devono essere l'eccezione e non la regola, applicabili solo quando la strada lo richiede. Non si può quindi registrare nessuno stop formale, né nei confronti di Bologna, né nei confronti delle altre città coinvolte. Almeno fino alle ultime ore, malgrado gli strali della Lega locale e l'attacco frontale del viceministro Galeazzo Bignami. Almeno, inoltre, fino a quando la Direttiva non sarà ufficialmente emanata. Fino a lunedì l'Anci ha la possibilità di presentare delle osservazioni, poi assieme al ministero varerà la stesura definitiva, che differirà molto poco dalla versione ufficiosa che circola già. Il fuoco della polemica politica cammina a 30 all'ora.

IL TENTATIVO

«Ho ricavato la convinzione che le precisazioni della Direttiva sono coerenti con il percorso che stiamo facendo, quindi Bologna Città 30 prosegue e le ordinanze sono vigenti - ha detto ieri Lepore alla stampa, dopo aver parlato con Salvini -. Ci siamo presi l'impegno di monitorare l'andamento, di osservare quale sarà l'impatto e quali eventuali correzioni, anche sulla base dei dati scientifici che ci saranno nei prossimi mesi e delle osservazioni dei cittadini. E condivideremo con il ministero, come già ci eravamo presi l'impegno di fare, tutte queste decisioni». Intanto, «penso che Bologna Città 30 possa proseguire e penso anche di aver spiegato al ministro che le incomprensioni di questi giorni nascono probabilmente anche da visioni diverse della mobilità e della mobilità sostenibile. Ma che nella sostanza non motivano nessun passo indietro». Lepore ha fatto l'esempio concreto di via Massarenti («qualcuno ci chiede di rimetterla ai 50, ma è piena di luoghi sensibili per cui sono giustificati i 30) e poi ha ribadito che i paletti di Porta Pia non divergono dal modello bolognese. «Le ordinanze devono essere legate a motivi molto chiari che sono il numero degli incidenti, la loro gravità, la presenza di scuole,

ospedali, luoghi sensibili, attraversamenti pedonali e noi riteniamo che le strade messe al centro delle ordinanze abbiano queste caratteristiche - ha puntualizzato -. Poi siamo disponibili al confronto strada per strada per vedere se quanto fatto non è in qualche modo coerente». In ghiaccio, almeno per ora, l'ipotesi di un ricorso al Tar contro la Direttiva. «Dev'essere ancora emanata e c'è un confronto in sede Anci, mi sembrerebbe sbagliato minacciare ricorsi per una cosa che si sta non dico scrivendo, ma guardando assieme», ha chiosato il sindaco.

IL TESTO

Ma cosa dice, in definitiva, la Direttiva già semi-ufficiale? Quello che già è stato anticipato dal *Carlino* negli ultimi giorni: stop ad applicazioni immotivate dei limiti, le deroghe non devono essere «arbitrarie». Uno dei totem è l'ultima linea ministeriale, quella del 2006, che peraltro dà il potere al governo di «modifi-



Peso: 33-1%, 34-88%, 35-20%

care i provvedimenti presi dagli enti proprietari della strada, quando siano contrari alle proprie direttive». «I provvedimenti adottati dagli enti proprietari delle strade in attuazione dell'articolo 142, comma 1 devono essere informati, a pena di illegittimità degli stessi, ad un approccio capillare - spiega la Direttiva del ministero - , consistente nell'introduzione di deroghe rispetto al limite generale dei 50 solo per aree delimitate, perché solo tale approccio consente di fornire adeguate motivazioni in ordine alle ragioni che giustificano il ricorso ad una diversa rego-

lazione del traffico, a tutela di primarie esigenze della collettività». Chiari i paletti per poter creare una zona 30: «Assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso, anormali restringimenti delle sezioni stradali, pendenze elevate, andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati, frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili, pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose». Infine, tra le

motivazioni incidono i «tassi di incidentalità monitorati almeno nell'ultimo triennio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

DAL COMUNE

«Via Massarenti non pensiamo sia da modificare, la nuova velocità è motivata da diversi luoghi sensibili»

I TEMPI

In una settimana l'esame assieme agli altri Comuni dovrebbe arrivare a compimento, previste osservazioni

«Non ha nulla in mano»

MASSIMO BUGANI



«Fa solo brutte figure»

L'assessore: «Bignami resta indietro»

La verità è che il viceministro ai Trasporti, Galeazzo Bignami, «è rimasto con un pugno di mosche in mano. Mentre provava ad alimentare uno scontro tutto ideologico sulla Città 30, il resto del mondo è andato avanti. Si sono chiarite posizioni e, mettendo al centro l'obiettivo condiviso di salvare vite, con il ministero si aprirà una fase di confronto e collaborazione, mettendo da parte le pur legittime posizioni politiche». Lo ha dichiarato Massimo Bugani, assessore al monitoraggio dei cantieri. «Se Bignami, oltre a preoccuparsi della campagna elettorale, si sforzasse ogni tanto di leggere gli atti amministrativi che critica e avversa, senza conoscerli, eviterebbe di fare pessime figure», ha aggiunto l'assessore. «Vedo Bignami molto impegnato in azioni che non dovrebbero riguardare chi ricopre cariche di governo, dall'attaccare la Polizia per non aver vietato una protesta dei cittadini alluvionati, al continuo tentativo di boicottare la nostra città. Mi auguro che sappia ritrovare l'equilibrio che la carica richiede».



Sopra, la call tra ministero e Comune. Sotto, il cartello che avvisa del Telesaser

Peso:33-1%,34-88%,35-20%



Peso:33-1%,34-88%,35-20%

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

Il viceministro ai Trasporti: «Confidiamo torni sui suoi passi»

Bignami avverte il sindaco: «Palazzo d'Accursio ci ripensi O disapplicheremo l'ordinanza»

Carbutti a pagina 3



Bignami a muso duro «Bologna dovrà adeguarsi Altrimenti interverremo»

Il viceministro: «Trattative su alcune strade? Non siamo certo i correttori di bozze di Lepore
Se Palazzo d'Accursio tirerà dritto si esporrà ai ricorsi sulle multe rischiando il danno erariale»

di **Rosalba Carbutti**

«**Trattativa** sulla Città 30? Ipotizzare che il ministero dei Trasporti si metta a guardare strada per strada non è credibile. Non siamo i correttori di bozze di Matteo Lepore...».

Il viceministro dei Trasporti, il meloniano Galeazzo Bignami, nello spiegare la direttiva del ministero guidato dal leader leghista Matteo Salvini, non fa sconti alla rivoluzione della mobilità voluta dal sindaco: «Vanno bene le zone 30 in alcuni punti della città, ma non possono riguardare gran parte del Comune. Se la noma è generalizzata, come fai ad avere contezza dei luoghi sensibili? Per questo anche la minor incidentalità diventa un'illusione».

Viceministro, ora che cosa succede? Lepore tira dritto...

«Il sindaco può dire ciò che vuole. Ma l'articolo 142 secondo comma del Codice della Strada, come indicato nella direttiva del ministero, parla chiaro: i Comuni possono decidere la limitazione della velocità, ma solo a

determinate condizioni. Quindi, se Bologna non si adeguerà, il ministero potrà intervenire con un provvedimento e annullare le ordinanze sulla Città 30».

La Città 30 è già 'fuori legge'?

«La direttiva è stata inviata all'Anci, l'associazione nazionale comuni italiani, che fino a lunedì può inviare osservazioni. Poi la direttiva verrà applicata».

A quel punto, Bologna e gli altri comuni a 30 all'ora dovranno adeguarsi?

«La direttiva è stata anticipata proprio per dare a Bologna e alle altre città la possibilità di iniziare a uniformarsi alle disposizioni ministeriali. Se Bologna non rimetterà i limiti dei 50 all'ora nella stragrande maggioranza della città, continuando, invece, in questa sua ostinazione ideologica, sarà come dire che Lepore non applica le leggi che non gli piacciono. Direi che per un sindaco sarebbe un'affermazione grave».

Lepore vi accusa di esservi accorti della Città 30 perché ri-

guarda la rossa Bologna. Perché non avete avuto la stessa solerzia con Olbia e Treviso, amministrate dal centrodestra?

«Olbia e Treviso sono città significative, ma non sono Bologna, capoluogo di regione della locomotiva d'Italia. E, poi, basta leggere le ordinanze: Olbia e Treviso non si sono spinte in maniera esasperata come Bologna».

Emanata la direttiva, se Bologna si arroccerà sulla Città 30, che cosa prevede?

«Se qualcuno verrà multato per aver fatto più dei 35 all'ora (si calcolano 5 km di tolleranza, ndr) impugnando, poi, la contravvenzione, la magistratura con altissima probabilità l'annullerà. A quel punto, il Comune, ri-



Peso: 1-5%, 35-94%

schierà il danno erariale». **Le multe sono state solo 20...** «Lepore ha detto che i vigili con telelaser sono pochi. Ma allora perché impone la Città 30? Senza sanzioni, la misura non è altro che un provvedimento ideologico che trasuda ipocrisia. Come si legge nella direttiva, i limiti alla circolazione dei veicoli devono seguire criteri di ragionevolezza».

Il sindaco, però, ha aperto a confronto e modifiche.

«Che Lepore voglia dettare le condizioni al ministero dei Trasporti è surreale. Le sue ordina-

ze avrebbero dovuto dettagliare il perché delle zone 30 strada per strada».

Insomma, il principio è sempre quello: sì alle zone 30 ma solo in luoghi sensibili...

«Sì, davanti a scuole, asili, parchi, fabbriche, quando non ci sono marciapiedi e c'è movimento pedonale intenso. Lepore invece di spiegare che in via Dante i mette la zona 30 perché ci sono le scuole Carducci, fa il ragionamento opposto elencando in 15 ordinanze tutte le strade a 30, escludendone solo alcune rimaste ai 50. Estendendo il ragionamento, anche le limita-

zioni in centro storico, se non supportate da effettiva verifica degli elementi configurati dalla direttiva, potrebbero essere illegittime».

Se il braccio di ferro continuerà, il Comune potrebbe rivolgersi al Tar...

«Legittimo che lo faccia, ma non può fare spallucce».

La raccolta firme per il referendum lanciato da Fdl e da tutto il centrodestra proseguirà?

«Immagino che finché Bologna non si adeguerà alla direttiva, l'azione proseguirà».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Galeazzo Bignami, bolognese, è viceministro dei Trasporti

Hanno detto

VIRGINIO MEROLA (PD)



Il deputato dem
«Da Roma ingerenza impropria»

«La direttiva di Salvini?
Un atto che tutti i bolognesi dovrebbero rifiutare come una ingerenza impropria», le parole dell'ex sindaco Virginio Merola

MATTEO DI BENEDETTO (LEGA)



Il capogruppo del Carroccio
«Il Mit ha chiarito norma nazionale»

La Lega. «Il sindaco non può agire come se Bologna fosse un suo feudo», così Matteo Di Benedetto. Lucia Borgonzoni: «Bene Salvini, tempestivo»

NICOLA STANZANI (FI)



Il capogruppo azzurro
«La legge si rispetta»

«Il ministero ha semplicemente messo nero su bianco che se esiste una legge occorre rispettarla», le parole dell'azzurro Nicola Stanzani

GLI EFFETTI
«Il sindaco dovrà tornare indietro, oppure faremo un provvedimento per annullare la misura»



Peso: 1-5%, 35-94%

Le voci dei lettori

«Città 30, per me è sì»

«Non sono favorevole: solo più inquinamento»

Migliaia di commenti on line e coupon arrivati in redazione: c'è chi ritiene la misura controproducente e chi è d'accordo
Grande partecipazione per dire la propria su un progetto discusso

Mentre continua il braccio di ferro sulla Città 30, incalza la voce dei bolognesi. Favorevoli o contrari al progetto. È altissima la partecipazione di bolognesi e lettori al nostro sondaggio su 'Bologna Città 30 Km/h': un modo per prendere parte attiva alle decisioni della città e dire la propria. A migliaia i tagliandini, i commenti online e le interazioni sui social che continuano ad arrivare alla nostra redazione. I cittadini, insomma, vogliono far sentire la propria voce su un progetto sempre più discusso, in attesa di capire anche come si evolverà. Ecco alcuni dei coupon cartacei arrivati alla redazione del nostro giornale e commenti lasciati dagli utenti sul nostro sito.

Faccio parte del 79% dei bolognesi che è assolutamente contrario al limite dei 30 km orari imposti dal sindaco Lepore e dall'assessora Orioli. Sono disgustato dal loro comportamento e dal non voler capire che la maggior parte dei cittadini che lavorano non può permettersi di procedere a 30 km orari con un mezzo a motore con 2, 3 e 4 ruote, è semplicemente impossibile.

Massimo Bergami

Sono d'accordo con il limite di velocità a 30 km/h, chi protesta

probabilmente non ne ha mai osservato uno.

Coupon non firmato

Non sono per niente d'accordo sull'imposizione dei 30 all'ora.

Se un taxi impiega in media 15 minuti in più ad effettuare una corsa, chi paga la differenza? di certo non il Comune.

Coupon non firmato

In qualsivoglia incidente stradale, anche avendo ragione in termine di codice della strada, si potrà essere chiamati a concorso di colpa in caso di superamento dei 30 km/ora (ormai molti veicoli sono attrezzati con i trasponder delle assicurazioni e il dato velocità è ricavabile). Da qui conseguenze immaginabili di costi conflittualità [...]

Claudio Orsi

Trovo giusto controllare le zone 30 già esistenti, avrei trovato giusta anche l'istituzione di nuove aree di questo tipo ma, in modo così totale, non mi sembra giusto.

Coupon non firmato

Assolutamente contraria, la maggioranza degli incidenti avviene per distrazione alla guida e non rispettando le regole già esistenti. Servono più controlli.

Gianna Vandelli

Favorevole, bisognerebbe però sbloccare i lavori di ampliamento del Passante.

Coupon non firmato

Per me è sì, anche se, a mio avviso, andrebbero fatte alcune modifiche. Un esempio, alla prima infrazione non dovrebbe scattare la multa, ma una semplice ammonizione, dalla seconda in poi si passa alla contravvenzione.

Mauro Orsi

Non favorevole alla misura, sta aumentando l'inquinamento e la gente intenta a controllare il tachimetro continuamente non pone attenzione alla guida.

Coupon non firmato

Io sono favorevole e mi piacerebbe anche segnalare che da Castel maggiore a via Andrea Costa in autobus ci ho messo lo stesso tempo che prima della misura.

Coupon non firmato

Contraria alla misura, credo che abbia senso solo per il centro.

Coupon non firmato

Io abito in provincia di Ferrara e dei trenta km orari ancora non se ne parla. Oggi ho provato a percorrere una strada di campagna di 10 km con poco traffico ai 30 km all'ora e ho impiegato 20 minuti. Al ritorno ho puntato la macchina ai 50 orari e ho impiegato 12 minuti. Ciò indica che la mia macchina è rimasta in moto



8 minuti in più a 1500 giri. Quindi penso che i 30 non siano pensati per un minor inquinamento e per meno incidenti, forse lo scopo è per qualcosa d'altro.

Giuliano Barbi

Totalmente contrario ma mi sembra che si farà fatica a tornare indietro. Propongo quindi di aumentare i controlli anche per biciclette e monopattini.

Coupon non firmato

Sono favorevole alla misura, ora però bisognerebbe potenziare anche il nodo Funo-interporto.

Coupon non firmato

Assolutamente contraria alla Città 30, secondo me sarebbe bastato posizionare dei dossi nelle zone da tutelare maggiormente.

Coupon non firmato

Se non si può tornare indietro sarà necessario aumentare i controlli anche per bici e monopattini

Sono contraria: sarebbe bastato posizionare dei dossi nelle zone da tutelare maggiormente



Due agenti della Polizia Locale mentre utilizzano un telelasar

La parola ai bolognesi

SU CARTA E ONLINE



Come partecipare

Cosa c'è da sapere

Il Carlino vuole dare voce ai bolognesi e ai propri lettori e per farlo promuove il sondaggio ad hoc sulla 'Città 30'. Un questionario che, così come l'informazione, vuole essere sia cartaceo sia digitale. È possibile ritagliare e compilare l'apposito tagliando che trovate in questa pagina, in basso. Sopra basterà sbarrare la casella con la preferenza indicata, sì o no, per dire la propria sul progetto. E, nello spazio apposito, è possibile anche avanzare considerazioni, consigli e suggerimenti su come migliorare il progetto o su cosa proprio non sembra funzionare. Poi, sarà sufficiente spedire il coupon - o portarlo in redazione - all'indirizzo via Mattei, 106, cap 40138. Ma il sondaggio si 'sdoppia' e anche sul web è facilissimo partecipare, collegandosi al nostro sito www.ilrestodelcarlino.it/bologna. Basta poi cliccare sul link apposito e rispondere 'sì' o 'no' alla domanda del sondaggio in merito alla 'Città 30'.



Peso:75%

Comunali, centrosinistra al bivio

Azione: «Non siamo noi a dividere»

Il calendiano Soverini: «Nessuna proposta di alleanza dal Pd locale. A Casalecchio puntiamo sul civico Zanella»

di **Rosalba Carbutti**

«**Non è Azione** a dividere il centrosinistra. È il Pd che, a livello provinciale, non ci ha fatto alcuna proposta di alleanza. La nostra linea è chiara: quando il Pd punta su un candidato riformista bene, altrimenti sosteniamo il civismo». Serse Soverini, segretario provinciale di Azione, ribatte alle parole del vicesegretario provinciale del Pd Matteo Meogrossi che, sulle alleanze, aveva invitato a seguire «le ragioni per stare insieme, non quelle per le quali ci si divide».

E, per tutta risposta, nel Comune più popoloso del bolognese che andrà al voto a giugno, Casalecchio, Azione conferma che ballerà da sola, lanciando ufficialmente la candidatura di Alex Zanella, sostenuto dalla storica lista civica di Casalecchio di Reno, rappresentata dal consigliere comunale di lungo corso Bruno Cevenini.

Zanella, avvocato, già componente di un Collegio legale di un'associazione per la tutela dei consumatori, è stato fra i fondatori dell'«Associazione libera degli amministratori di sostegno volontari», in cui ha ricoperto il ruolo di segretario. «La sua è una candidatura civica e riformista

che vuole superare le correnti partitiche e ideologiche che contrappongono gli schieramenti tradizionali», spiega Soverini. Zanella, dalla sua, punta «a un cambio di passo su traffico, inquinamento e sicurezza, riportando la persona al centro della vita sociale e politica della comunità». Altro nodo importante su cui Zanella si concentrerà sarà «la gestione della mobilità, considerate le grandi opere in corso di realizzazione come la nuova Porrettana, l'interramento della linea ferroviaria e il progetto del tram portato avanti da Bologna».

I calendiani hanno le idee chiare anche sull'altro Comune su cui il centrosinistra sta dibattendo in queste settimane: San Lazzaro: «Abbiamo partecipato al tavolo di coalizione e chiesto le primarie. Appoggiamo la candidatura dell'assessora Sara Bonafè», fa sintesi Soverini. Che, di fatto, vede con scetticismo l'ipotesi (tornata in auge) di una convergenza sulla consigliera regionale dem Marilena Pillati: «La convergenza va trovata anche sulla base della storia dei candidati. Bonafè dà continuità all'innovazione politica che c'è stata nei mandati della sindaca Isabel Conti, nonché molto vicina alla lista civica della prima cittadina che sta terminando il secondo mandato».

Anche su Castel Maggiore, unica realtà dove - con certezza -

verranno montati i gazebo, i calendiani non hanno dubbi: «Sosteniamo il dem Luca De Paoli (candidato della minoranza Pd, ndr)». A Castenaso, invece, la scelta di Azione ricade sull'ex sindaco Carlo Gubellini che punta al bis, mentre su Pianoro, di fronte allo stallo del centrosinistra, Soverini spinge sul giovane Jonathan Gerbi: «Vogliamo fare un salto di qualità, puntando su una candidatura innovativa». Infine, la 'Bassa' e la Montagna, dove Azione potrebbe puntare su alleanze a 'geometrie variabili': «Smentisco la segretaria provinciale del Pd, Federica Mazzoni, che dice che siamo alleati con il centrodestra. Noi appoggiamo candidature civiche, come quella di Susanna Resta a Crevalcore». Il concetto è chiaro: «Non facciamo liste contro il Pd. Puntiamo su liste importanti e utili nel territorio dove ci presentiamo», conclude Soverini.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LA REPLICA AL DEM MEOGROSSI
«Quando il Pd punta su un candidato riformista bene, altrimenti sosteniamo il civismo»

NEGLI ALTRI COMUNI

«A San Lazzaro vogliamo le primarie e puntiamo su Bonafè A Castel Maggiore sosteniamo De Paoli»

1 Matteo Meogrossi
«Vanno considerate le ragioni per stare insieme, non quelle per le quali ci si divide. Il candidato Pd di Casalecchio, Ruggeri, ha teso la mano a tutto il centrosinistra», così vicesegretario provinciale dem Meogrossi



2 Serse Soverini
«Non facciamo liste anti-Pd. Puntiamo su liste utili nel territorio dove corriamo. A Casalecchio scommettiamo sulla candidatura civica e riformista di Alex Zanella», così il leader provinciale di Azione (a sinistra)



3 Alex Zanella
«Serve un cambio di passo su traffico, inquinamento e sicurezza, riportando la persona al centro della vita sociale e politica della comunità», dice il candidato di Azione e della lista civica Casalecchio di Reno (a destra)



Peso: 64%



**Le elezioni
Comunali
si terranno
con le Europee
a giugno
Casalecchio
è il comune più
popoloso del
bolognese che
andrà al voto
Il Pd schiera
Matteo Ruggeri,
dopo che i
garanti dem
hanno bocciato
il ricorso di
Saverio Vecchia**



Peso:64%

IL MINISTERO DI SALVINI DETTA LE REGOLE: UN FRENO AI LIMITI ECCESSIVI A 30 ALL'ORA PIÙ INCIDENTI E PIÙ FERITI

I dati Aci sull'esperimento di Olbia smentiscono clamorosamente i motivi di sicurezza accampati da Lepore a Bologna una volta venuto a cadere il paravento verde (infatti a passo d'uomo si inquina anche di più): gli scontri aumentati del 21%, i ricoveri del 30%

I sindaci cominciano ad arrendersi a Fleximan: non ripristineranno gli autovelox abbattuti

di **MAURO BAZZUCCHI**
e **FRANCESCO BONAZZI**

■ Matteo Salvini prova a contenere il delirio green che ha reso Bologna la lumaca d'Italia grazie ai nuovi limiti di velocità a 30 all'ora. Con una direttiva, il ministero dei Trasporti fissa infatti dei paletti, chiarendo che «qualsiasi fissazione generalizzata è arbitraria». Il sinda-

co dem, Lepore, definisce «costruttivo» il confronto con il capo del dicastero, ma tira dritto: «Sono due visioni coerenti». A spazzare via le illusioni però ci pensano i dati del Comune di Olbia. Nonostante gli applausi al primo cittadino di centrodestra, che in questi giorni sta elogiando Bologna, in città la guida a passo d'uomo fa aumentare gli incidenti (+21%) e i feriti (+30%). Nel frattempo, i suoi colleghi in Veneto si

arrendono a Fleximan: molti degli autovelox abbattuti non verranno ripristinati.

a pagina 6 e 7

PATRIZIA FLODER REITTER
a pagina 6

Salvini fissa i paletti per i 30 all'ora, ma Bologna insiste per la città lumaca

Il ministero dei Trasporti chiarisce con una direttiva che «qualsiasi limitazione generalizzata è arbitraria» Lepore parla di riunione «costruttiva» con il capo del dicastero. Eppure tira dritto: «Sono modelli coerenti»

di **MAURO BAZZUCCHI**

■ Il ministro dei Trasporti, **Matteo Salvini**, ha preso carta e penna e, con una direttiva

nella quale mancavano solo i disegni, ha cercato di spiegare nel modo più semplice possibile quali sono le perplessità del dicastero sulle zone 30 a Bologna. Il sindaco felsineo, **Matteo Lepore**, però, ha deciso di tirare dritto, ragion per cui la querelle è destinata a continuare, e con essa le polemiche politiche e le proteste dei cittadini.

Andiamo per ordine: nella tarda mattinata di ieri, il Mit ha diramato una lunga circolare (indirizzata all'Anci) nella quale sono state messe nero su bianco tutte le ragioni giuridiche per cui l'istituzio-

ne nei territori urbani del limite di velocità a 30 chilometri orari non può essere unilaterale, generalizzata e permanente. «Qualsiasi fissazione generalizzata di limiti di velocità nel contesto urbano», si legge nel testo, «risulta di per sé arbitraria». Il documento del Mit non manca di ricordare che il codice della strada sancisce in modo chiaro e da sempre il principio secondo cui un limite di velocità eccessivo, talvolta,



Peso: 1-18%, 6-59%

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

564-001-001

può causare un rischio analogo a quello causato da un limite troppo alto: «L'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti», prosegue, «potrebbe causare intralcio alla circolazione e risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffico, creando ingorghi e code stradali». Ne consegue che «la regolazione della circolazione stradale deve essere operata in maniera capillare, in ragione delle precipue caratteristiche di ciascuna strada o tratto di strada». «La ponderazione dei limiti di velocità», si legge ancora nella direttiva, «deve essere quindi valutata non solo rispetto all'innalzamento del limite massimo di velocità da 50 km/h a 70 km/h, ma anche rispetto all'introduzione di limiti massimi inferiori a 50 km/h».

In sostanza, se si vuole andare in deroga rispetto al canonico limite di 50 all'ora per i centri abitati e abbassarlo, occorrono delle circostanze che giustificano questa decisione non meno stringenti di quelle necessarie per l'innalzamento a 70 all'ora. Insomma, non è detto che la circolazione «a lumaca» sia necessariamente buona, per introdurla serve che ricorrano delle condizioni precise, elencate dal Mit: «assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso; anormali restringimenti delle sezioni stradali; pendenze elevate;

andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati; frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili; pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio durante la cattiva stagione o in condizioni meteorologiche avverse)». Inoltre, «nell'eventuale perimetro che circonda tutte le zone a velocità limitata contigue deve essere mantenuta una rete di strade con limite a 50 km/h, tale da garantire i collegamenti tra punti estremi di detto perimetro», che sempre in soldoni vuol dire che non si può tagliare in due la città o stroncare il trasporto pubblico con rallentamenti ampiamente certificati nei giorni scorsi da lavoratori, sindacati e mezzi di comunicazione.

La replica dell'amministrazione comunale bolognese è stata pacata nelle parole ma irremovibile nei fatti, e a nulla è valso il faccia a faccia virtuale tra **Salvini** e **Lepore**, che ha avuto luogo a ridosso dell'ora di pranzo. Un confronto definito «cordiale e costruttivo» da entrambe le parti, nel corso del quale il ministro ha ribadito sostanzialmente i contenuti della direttiva e il sindaco le ragioni alla base della scelta di istituire le zone 30. Poco dopo l'incontro, però, **Lepore** ha convocato la stampa per dire

che tirerà dritto. «Ho ricavato la convinzione», ha detto, «che le precisazioni della direttiva sono coerenti con il percorso che stiamo facendo in città, quindi Bologna Città 30 prosegue e le ordinanze sono vigenti. Le incomprendimenti di questi giorni nascono probabilmente anche da visioni diverse della mobilità e della mobilità sostenibile ma che nella sostanza non motivano nessun passo indietro. Dopo il faccia a faccia di oggi», ha concluso, «ci siamo detti che adesso il confronto proseguirà in sede Anci».

Intanto, lo scontro politico è destinato a perdurare, anche perché la questione bolognese è ormai incastonata nella strategia nazionale dei dem, volta ad alzare i toni della polemica nei confronti del governo e della maggioranza. Ne è prova l'intervento dell'ex sindaco bolognese

Virginio Merola, ora deputato dem, il quale ha chiesto a Salvini di «evitare ingerenze» e di occuparsi «di quel disperato che va in giro per il Veneto a tagliare gli autovelex». Un plauso alla direttiva è arrivato dai vertici locali del centrodestra, tra questi il capogruppo leghista in Comune, **Matteo Rancan**, e la capogruppo di Fdi in Regione, **Marta Evangelisti**, che ha lodato il sottosegretario **Gaetano Bignami** per essersi speso per un chiarimento definitivo da parte del ministro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Il traffico», si legge, «va regolato sulla base delle caratteristiche delle singole strade»

Per il Mit «la velocità troppo ridotta può essere un pericolo anche per l'ambiente»



Peso: 1-18%, 6-59%



IN ALLARME Matteo Salvini, 50 anni, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e leader della Lega

[Ansa]



Peso: 1-18%, 6-59%

Olbia spazza via l'illusione: la circolazione lenta aumenta incidenti e feriti

Nonostante gli elogi al primo cittadino, i dati sono inequivocabili: la guida a passo d'uomo ha alzato il numero di sinistri (+21,3%) e di ricoveri (+30,8%)

di **FRANCESCO BONAZZI**

■ Poche cose come i numeri aiutano a combattere l'approccio ideologico ai problemi. E se si guardano le statistiche degli incidenti a Olbia, Comune sardo di 60.000 abitanti che dal 2021 ha introdotto i limiti di velocità a 30 chilometri orari, si scopre che i morti sono rimasti stabili, in compenso incidenti e feriti sono aumentati rispettivamente del 21,3% e del 30,8%. Insomma, visto che il sindaco, **Settimo Nizzi**, di Forza Italia, da giorni è portato in giro dalla sinistra come la Madonna pellegrina per benedire la scelta di Bologna, se proprio non si vuole ammettere che la misura non centra l'obiettivo dichiarato, allora bisogna dire che i 30 orari portano iella.

Quattro giorni fa, nel pieno delle polemiche per la decisione del primo cittadino di Bologna, il pidino **Matteo Lepore**, il suo collega di Olbia ha rivendicato con orgoglio di aver imposto i 30 orari dal primo giugno 2021. «La popolazione è più sana e felice», ha raccontato all'Ansa, con l'agenzia di stampa che garantiva: «I numeri gli stanno dando ragione». Magari saranno i numeri degli incidenti del 2023, che

però Aci e Istat daranno solo tra qualche giorno e solo per la prima metà dell'anno. Quelli vecchi sono questi: tra il 2021 e il 2022, a Olbia il numero totale di incidenti è passato da 216 a 262 (+21,3%), il numero dei morti è rimasto stabile a quota 3 e quello dei feriti è lievitato da 279 a 365. O i guidatori locali sono improvvisamente rimbambiti, oppure passare dai 50 ai 30 orari non sposta nulla. Se si guarda al 2020, sempre su dati Aci, i morti sulla strada erano sempre 3, gli incidenti 200 e i feriti 278. Queste altre cifre significano due cose: che nel 2020, quando **Nizzi**, 67 anni, ex ortopedico di fiducia di **Silvio Berlusconi** ha abbassato i limiti di velocità, non c'era alcuna «emergenza incidenti». E che nel 2021, in cui è entrata in vigore la misura, morti e feriti sono rimasti gli stessi e gli incidenti sono pure aumentati dell'8%. Logico dunque immaginare che il provvedimento inaugurato nella città costiera sia stato preso per contrastare il drammatico problema dello smog sardo, oppure sospettare che anche a Olbia abbiano fatto cassa sugli automobilisti raccontando che era per il loro bene.

Nei giorni scorsi è uscito allo scoperto anche **Giovanni Mannoni**, capo dei vigili urbani di Olbia, che per sminuire il

ruolo degli odiati telelaser ha fieramente dichiarato: «Sono tante le segnalazioni che vengono fatte alla polizia locale per sollecitare controlli e interventi per chi non rispetta la norma». Che la delazione di massa sia arrivata anche in una società civile sana come quella della Sardegna lascia un po' di amarezza. Sempre **Nizzi**, poi, domenica si è fatto intervistare da *Repubblica Bologna* per rispondere alle critiche del ministro dei Trasporti, **Matteo Salvini**: «È in campagna elettorale, dobbiamo solo aspettare che finisca. E poi, sulla sicurezza stradale, la responsabilità principale è in capo al sindaco». Ai bolognesi ha invece consegnato questa perla di saggezza: «Gli amici mi chiamano disperati ma a loro dico che i primi giorni è normale... poi vedrete che vi abituerete e sarà tutto più bello».

I dati sugli incidenti stradali a Olbia, però, dicono che non tutto è *più bello di prima*, nonostante l'ottimismo del sinda-



Peso: 58%

co. In compenso il buon **Nizzi**, per il solo fatto di essere di centrodestra, è diventato un perfetto testimonial del centrosinistra e probabilmente non si rende conto di essere strumento di una campagna molto ideologica e poco basata sui fatti, che **Giuseppe Sala** sogna di condurre con successo anche in una città simbolo come Milano.

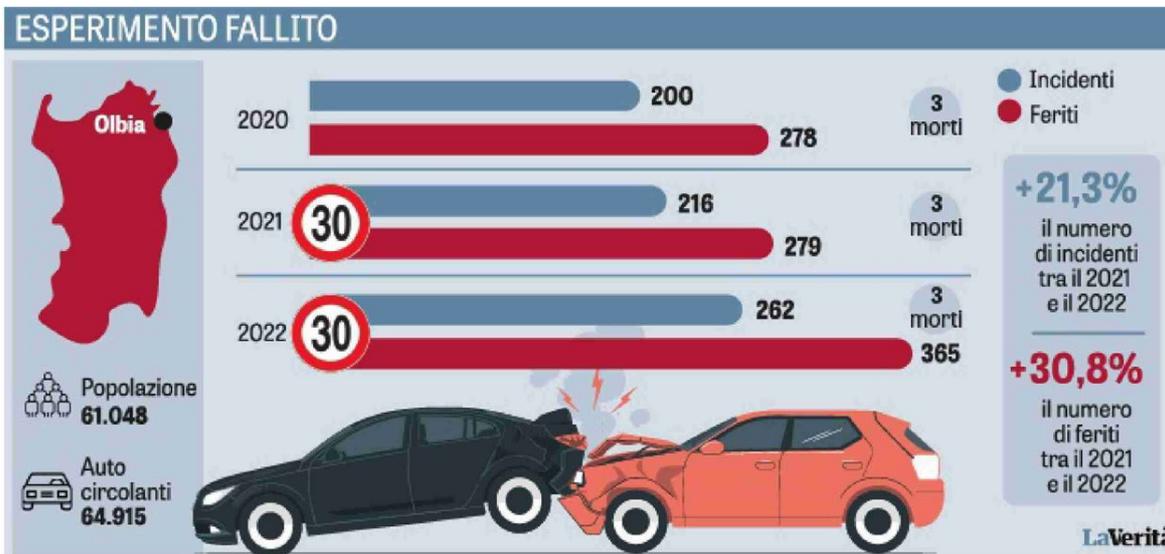
Come accade quando si vuole inserire per pura demagogia un nuovo reato nel codice penale italiano, che tra fattispecie base e aggravanti varie di solito contiene già tutto quello che deve contenere, anche per il codice stradale la politica si muove perché nessuno fa rispettare le leggi esistenti. Gli incidenti sulla strada sono spesso figli di mancati controlli delle forze dell'ordine, di patenti d'epoca rinnovate grazie

a medici compiacenti, di strade non a norma e di piste ciclabili finte, nel senso che sono semplici corsie (pericolosissime) con una bicicletta pitturata per terra a fini di mera propaganda green. Però inventarsi che gli incidenti siano tutti colpa degli automobilisti indisciplinati (da rieducare) è più facile, aiuta a spostare l'attenzione su altri fattori e prepara il terreno alla cosiddetta linea dura, tra sanzioni pesanti e carichi fiscali. E sotto questo profilo, l'introduzione della città moviola è un provvedimento perfetto perché viene motivato come un alto segno di civismo da amministratori locali che poi spesso non sono in grado di fare un piano regolatore o di vigilare sulla sua attuazione. Come ha spiegato martedì su questo giornale **Andrea Giuri-**

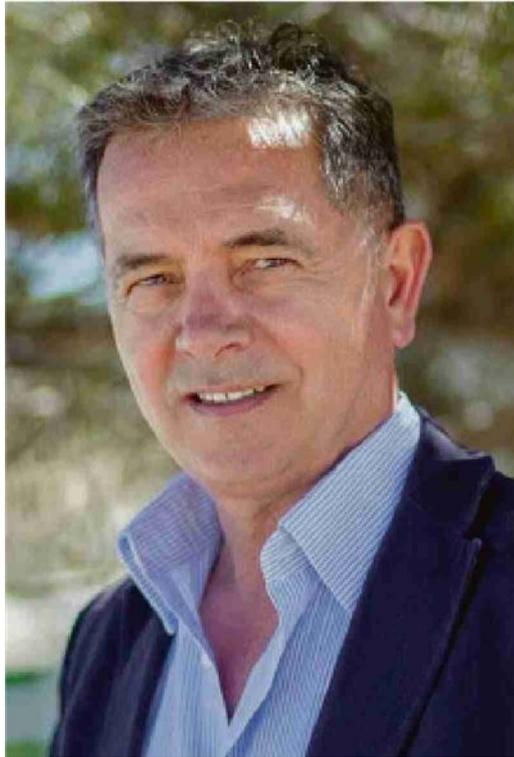
cin, uno dei maggiori esperti di economia dei trasporti, «ci sono misure che possono avere un'incidenza maggiore (dei 30 orari, ndr): basterebbe far rispettare le norme che già esistono, rispettare i limiti di velocità attuali, indossare le cinture di sicurezza, non guidare ubriachi, fermarsi con il rosso, rallentare prima delle strisce, non mettersi al volante con il cellulare». Tutte cose che non danno un dividendo politico.

Il politico di Fi piace ai dem perché critica il ministro: «Fa propaganda»

Le interviste a Nizzi si sprecano, nessuno però gli fa notare che i morti non calano



Peso: 58%



CENTRODESTRA Settimo Nizzi,
67 anni, sindaco di Olbia



Peso:58%

STANGATA ROSSA

Bonaccini aumenta le rette Rsa per anziani e disabili

GIORGIO GANDOLA
a pagina 8

Bonaccini stanga anziani e disabili nelle Rsa

La «rossa» Emilia-Romagna aumenta le rette delle residenze socio-assistenziali portandole a 1.500 euro all'anno: insorge il gruppo regionale dei meloniani che firma un'interrogazione. Scettici anche i sindacati. «Danneggiati famiglie e fragili»

di **GIORGIO GANDOLA**

■ Con il welfare ci incensiamo noi, ma gli aumenti li pagate voi. Con un blitz a fine anno la Regione Emilia Romagna, che si autopromuove come la più inclusiva d'Italia, ha deciso di attuare una stangata sulle rette delle residenze per anziani e disabili: 4,10 al giorno per ospite, vale a dire più di 120 al mese, quasi 1.500 all'anno che finiscono per gravare sulle famiglie. Un rincaro indiscriminato con un valore sociale e politico importante perché riguarda anche quelle categorie più fragili con un posto sempre dominante nelle parole del governatore **Stefano Bonaccini** ad ogni convegno a tema. «È il nostro fiore all'occhiello», sottolinea lui. Salvo scoprire che a pagare il marketing istituzionale sono i cittadini.

L'aumento era nell'aria poiché le tariffe erano ferme dal 2012 e nel periodo del Covid erano stati introdotti in ogni complesso sociosanitario protocolli costosi per garantire la sicurezza a ospiti e visitatori, anche se questi ultimi non hanno potuto visitare i parenti per un paio d'anni. Era nell'aria ma nessuno poteva prevedere un ruggito così liberista, un morso così

mercatista proprio nella regione del presidente e del segretario del Pd. Contro l'iniziativa si è mossa l'opposizione in consiglio regionale, con un'interrogazione della capogruppo di Fratelli d'Italia, **Marta Evangelisti**, che chiede alla giunta e all'assessore al Welfare **Igor Taruffi** «quali siano le motivazioni alla base della scelta di aumentare le rette di 1.500 euro all'anno. La decisione avrà ripercussioni sulle famiglie delle persone in condizione di fragilità e metterà in difficoltà anche gli enti locali chiamati a integrare gli assegni.

Questa è una scelta in controtendenza con quanto avvenuto negli anni precedenti quando la Regione aveva fatto ricorso al Fondo regionale per la non autosufficienza per assorbire gli aumenti».

La capogruppo di Fdi chiede che venga aperto un tavolo per individuare soluzioni condivise e se la giunta non intenda «valutare il ritiro della delibera», che non ha lo stesso clamore di Bologna 30 ma che offre uno spaccato di gestione reale dei problemi molto lontano dalla narrazione politica.

Messo davanti agli effetti negativi di una decisione che non piace a nessuno, l'assessore **Taruffi** ha risposto dan-

do la colpa degli aumenti al «sotto finanziamento nazionale» (facile *leit motiv* applicato a ogni provvedimento impopolare, a partire dalla gestione dell'alluvione), a fronte di un impegno del governo di 74 milioni.

Le giustificazioni stridono come unghie sui vetri e non hanno convinto neppure i sindacati, che per primi fecero muro davanti alla delibera presentata a dicembre. Cgil, Cisl e Uil, solitamente molto morbidi (ai confini dell'acquiescenza) con le iniziative della sinistra amica, avevano lanciato subito il grido d'allarme, peraltro rimasto inascoltato.

«La decisione dell'aumento unilaterale delle rette è inaccettabile», avevano scritto in un comunicato congiunto. «L'aumento sarebbe stato possibile solo se legato alle nuove regole in discussione con la Regione con l'accreditamento sociosanitario. E in



Peso: 1-1%, 8-34%

ogni caso avrebbe dovuto essere più contenuto perché le condizioni sociali della cittadinanza in questi anni di crisi economica sono peggiorate».

Una valutazione che non ha impedito a **Bonaccini** di spingere sull'acceleratore per ottenere 1.500 euro all'anno in più da anziani e disabili. Un gesto ben poco solidale da parte di chi, mentre con una mano aumentava le rette, con l'altra firmava un provvedimento per agevolare l'ingresso degli stranieri nelle liste per le case popolari. Anche in questo caso bypassando le volontà dei singoli Comuni. Facile fare politica sulle spalle dei cittadini, facendo pagare alle famiglie (quindi alla collettività) i servizi di base.

«Avevamo proposto l'in-

troduzione dell'Isee per graduare l'aumento in base alle condizioni economiche degli ospiti ricoverati» hanno sottolineato i sindacati, «ma non siamo stati ascoltati. Gli enti locali non hanno proprio nulla da dire?». Gli unici ad essere soddisfatti della decisione sono enti, cooperative e associazioni con solidi agganci con i partiti che governano la Regione Emilia Romagna, da tempo in fibrillazione perché vedevano ridursi i margini di guadagno. Un bacino elettorale da salvaguardare, evidentemente più importante delle esigenze dei singoli cittadini. I gestori privati hanno fatto notevoli pressioni che il governatore ha preferito assecondare mettendo in secondo piano la responsabilità sociale di tali scelte. Ora lo scontro è aperto ed **Evangelisti**

sti promette battaglia.

«La scelta politica effettuata dalla giunta parla chiaro e non può essere addossata ad altri se non a se stessa. Gli aumenti non hanno niente a che fare con il governo ma attengono alla volontà di far ricadere sulle famiglie i costi delle Rsa. A beneficiare di tutto ciò è solo qualche cooperativa, ed è bene che i cittadini lo sappiano».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 1-1%, 8-34%

Scetticismo iniziale e impegno morale. Così Lepore è arrivato alla Città 30

Tutte le ragioni del sindaco che racconta perchè è arrivato a questo provvedimento. Attraverso un podcast guarda al futuro e chiede fiducia e pazienza ai bolognesi

REDAZIONE



QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE WHATSAPP DI BOLOGNATODAY

Dal primo luglio 2023 Bologna è la prima grande città italiana a diventare Città 30. Una "rivoluzione" la definisce la Giunta Lepore specificando che il suo obiettivo sia "migliorare la qualità della vita di tutte e tutti e il modo in cui viviamo lo spazio pubblico", che farà di Bologna "una città più sicura, sostenibile e a

misura di famiglie, bambini e anziani". E porterà la città vicina all'obiettivo di diminuire le morti sulle strade .

Una misura che, appoggiata da alcuni, è anche molto divisiva e osteggiata. Tanto che le raccolte firme contro il provvedimento, i cortei di protesta in piazza, le voci di attacco della politica di opposizione e dei cittadini scontenti hanno mosso il Governo ad intervenire sulla questione. Fino all'annuncio di un provvedimenti del Mit per rimodulare i limiti di velocità nel capoluogo emiliano.

Sotto il fuoco incrociato dei detrattori, il sindaco di Bologna Matteo Lepore prova a riassumere perchè si è sentita l'esigenza di arrivare a tale scelta. Le sue riflessioni, le risposte alle accuse, e la visione futura affidate ad un podcast per provare a rassicurare gli indecisi, i preoccupati e fare chiarezza su quelle che definisce fake news che circolano sul provvedimento.

Città 30, pronta la "correzione" di Salvini, Codacons: "La impugneremo"

Tentato furto colto in flagrante: due arresti

In manette una ragazza poco più che ventenne e un uomo di oltre trent'anni

24/01/2024
REDAZIONE

Lui irregolare sul territorio italiano e con diversi precedenti; lei con alle spalle alcuni reati contro il patrimonio oltre che un divieto di dimora a Bologna: questo l'identikit di due stranieri arrestati dalla polizia in flagranza di reato per un furto tentato in zona Bolognina.

Gli agenti si sono recati in piazza dell'Unità in seguito ad una telefonata da parte del proprietario di un'auto che era appena stata rubata. Giunti sul posto, i poliziotti hanno trovato una ragazza del 2001 e un uomo del '90, entrambi stranieri, intenti a frugare all'interno del veicolo. L'uomo, alla vista delle forze dell'ordine, si è subito allontanato, mentre la donna è stata immediatamente bloccata dagli agenti. Fermato anche il trentenne, i due presunti ladri sono stati portati in questura e identificati dalla polizia: dagli accertamenti è emerso che l'uomo era irregolare sul territorio nazionale e a suo carico gravavano diversi precedenti per reati contro il patrimonio e resistenza a pubblico ufficiale, mentre a carico della donna risultavano reati contro il patrimonio e contro la persona, oltre ad un divieto di dimora e di ritorno ancora in atto nel comune di Bologna

Città30: ecco come la direttiva Salvini cambia le regole

E" stata resa nota l'attesa direttiva del MIT sui limiti di velocità a 30 all'ora nei centri urbani. La circolazione stradale regolata in ragione delle "precipue caratteristiche di ciascuna strada o tratto di strada"

REDAZIONE



QUI PER ISCRIVERSI AL CANALE WHATSAPP DI BOLOGNATODAY

Matteo Salvini, Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, interviene, come già annunciato, sulla Città 30, ritenendo "qualsiasi fissazione generalizzata di limiti di velocità nel contesto urbano risulta di per sé arbitraria. L'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti potrebbe causare intralcio alla

circolazione e risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffico, creando ingorghi e code stradali".

Secondo la direttiva del MIT quindi la circolazione stradale deve essere regolata in ragione delle "precipue caratteristiche di ciascuna strada o tratto di strada".

Questa mattina, da quanto si apprende, Salvini e il sindaco di Matteo Lepore si sarebbero sentiti, dopo lo schema di direttiva del Mit è stata trasmessa anche ad Anci. Ministero e Comune si scambieranno i materiali tecnici dei provvedimenti e proseguiranno insieme nel lavoro di monitoraggio.

Consegne in ritardo e tanta fretta: l'odissea dei corrieri nella città a 30 chilometri orari | VIDEO

A 30 all'ora solo in alcune strade

Assenza di marciapiedi e movimento pedonale intenso; anormali restringimenti delle sezioni stradali; pendenze elevate; andamenti planimetrici tortuosi tipici di nuclei storici e vecchi centri abitati; frequenza di ingressi e uscite carrabili da fabbriche, stabilimenti, asili, scuole, parchi di gioco e simili; pavimentazioni sdruciolevoli o curve in vario modo pericolose (ad esempio durante la cattiva stagione o in condizioni meteorologiche avverse). Solo in questi casi in città si dovrà abbassare il limite dei 50 km/h: "Nell'eventuale perimetro che circoscrive tutte le zone a velocità limitata contigue deve essere mantenuta una rete di strade con limite a 50 km/h tale da garantire i collegamenti tra punti estremi di detto perimetro", specifica la direttiva.

Codacons: "Se Salvini non fornirà le carte, inevitabile ricorrere al Tar del Lazio"

"Il Ministero dei Trasporti dovrà fornire al Codacons gli elementi tecnici su cui si basa la

nuova direttiva relativa ai limiti di velocità nei centri urbani. Lo afferma l'associazione dei consumatori, prima di valutare un possibile ricorso al Tar del Lazio contro il provvedimento del Mit", scrive in una nota il Coordinamento delle associazioni dei consumatori, visto che nella direttiva il Ministero "afferma esplicitamente che i limiti di velocità, se eccessivamente ridotti, potrebbero risultare pregiudizievoli sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffico – spiega il Codacons – Vogliamo capire sulla base di quali evidenze scientifiche il Mit sia giunto a tale conclusione su cui poggia l'intero provvedimento, anche in considerazione del fatto che gli studi fin qui emersi hanno evidenziato da un lato benefici ambientali legati ad una riduzione della velocità a 30 km/h, dall'altro nessun allungamento dei tempi di percorrenza per gli automobilisti. Ad esempio una ricerca di TomTom traffic index ha rivelato come a Bologna la velocità media delle auto nelle ore di punta si sia fermata nel 2023 a 32 km/h, in linea con i nuovi limiti fissati dal sindaco Lepore. E' universalmente riconosciuto, poi, che una velocità massima inferiore favorisce un flusso di traffico più uniforme riducendo le emissioni inquinanti delle auto legate alle continue accelerazioni e decelerazioni".

E ribadisce: "Se il Ministro Salvini non fornirà le carte su cui basa la propria direttiva, sarà inevitabile ricorrere al Tar del Lazio affinché verifichi la legittimità della decisione del Mit".

Leggi anche

"Cinguettii" e "fake news". Sulla Città 30 interviene Salvini, ed è bagarre col Comune

Limite città 30, Lepore apre: "Pronti a migliorare, ma serviranno settimane"

Dal decreto che smentisce Salvini, alla nuova direttiva. Bologna rallenta, la polemica no

Città 30, Salvini prepara la direttiva? Il Codacons: "Irresponsabile, pronti a denunciarlo"

Città 30, Società di Medicina Ambientale: "Limiti inadeguati possono incidere su stress e salute mentale"

No alla Città 30, in centinaia sotto il Comune: "Ritardi e disagi, così è insostenibile" | VIDEO

Città 30, ecco i microhub per la consegna merci: "Risposta a problemi della logistica"

Città 30 al primo test. Parola ai cittadini | VIDEO

Continua a leggere su BolognaToday.it

Città 30, tra Lepore e Salvini torna il sereno: "Incontro positivo ma nessun passo indietro"

Il sindaco e il Ministro delle Infrastrutture si sono visti di persona per parlare della direttiva ai limiti sulle strade

REDAZIONE



Clicca qui per iscriverti al canale Whatsapp di BolognaToday

Pace fatta? È ancora presto per dirlo. Ma, dopo una settimana in cui se ne sono dette di tutti i colori a distanza, nella mattina il sindaco Matteo Lepore e il ministro Matteo Salvini si sono visti di persona per parlare della Città30 e della direttiva emanata dal dicastero delle Infrastrutture per applicare alcune correzioni

all'applicazione dei limiti dei trenta chilometri orari.

"L'incontro con il ministro Salvini è stato positivo", dice lo stesso Lepore, che stempera così toni dei giorni scorsi, trascorsi tra polemiche sul "canto degli uccellini" e le accuse di "fake news". "Incomprensioni che nascono da visioni diverse - dice ora il primo cittadino -. Il ministro ritiene sbagliato un piano complessivo che fissa il limite dei 30 km/h tutta la città e il mettere autovelox nelle strade a 30. Noi gli abbiamo spiegato che a Bologna non è così, perché le nostre ordinanze pongono dei 30 al 70% delle strade in città, mentre tante altre rimangono ai 50 km/h e ai 70, e i controlli non vengono effettuati con velox fissi senza polizia locale".

La palla passa ora all'Anci, che nel giro di una settimana si riunirà insieme le parti per suggellare definitivamente la direttiva, che "non è fatta ad hoc per Bologna ma riguarda tutte le città, Salvini sta incontrando tutti i sindaci", specifica Lepore, e "serve a indicare le linee di applicazione dei limiti di velocità sulle strade, comprese i trenta. La nostra non cambia e Città 30 prosegue. Ci siamo presi l'impegno di monitorarla e osservare l'impatto nei prossimi mesi. Dati e documenti che condivideremo con il Ministero". E scongiura un eventuale ricorso al Tar: "Minacciare ricorso per una cosa che stiamo scrivendo insieme mi sembrerebbe sbagliato. C'è da fare invece un lavoro di comunicazione verso i cittadini migliore, perché molte persone vanno ai 30 dove i limiti sono più alti".

Continua a leggere su [BolognaToday.it](https://www.bolognatoday.it)

La Città 30 nei meme: così l'ironia dei bolognesi viaggia (veloce) sui social | GALLERY

Da Lepore "Capitan 30" a "Mare Mare" di Luca Carboni, passando per Zio Paperone e i cartelli sui taxi. Sotto le Due Torri anche su Internet si parla di una cosa sola

REDAZIONE



L'ironia viaggia. Sicuramente a una velocità maggiore di 30 km/h. Per le piazze, in ufficio e nei bar di Bologna impazza il dibattito sulla Città 30. Anche sui social, dove il segnale stradale del famigerato limite dei 30 è diventato il protagonista di battute, meme e cartelli sul filo tra la polemica e l'umorismo.

Da Lepore "Capitan 30" fino a Luca Carboni alla guida della sua auto che nel testo della canzone "Mare Mare", passando per i ghepard che imprecano in bolognese (creazione del noto personaggio Danilo Masotti), ecco le immagini più divertenti che i lettori ci hanno inviato e lasciato nei commenti su Facebook.

Città 30, i meme più divertenti

Sciopero dei trasporti, la protesta va oltre i 30 all'ora: "Problemi vecchi, serve il rinnovo del contratto"

Appuntamento sotto la Prefettura per portare in piazza le difficoltà dei lavoratori del trasporto pubblico: "A peggiorare una situazione già critica è arrivato anche il limite dei 30. Oggi vediamo bus in ritardo di mezz'ora"

REDAZIONE



Clicca qui per iscriverti al canale Whatsapp di BolognaToday

Sciopero dei mezzi pubblici oggi a livello nazionale così come a Bologna, dove i sindacati hanno organizzato una protesta che include anche le criticità legate alla Città 30: "Questo sciopero non è solo un diritto, ma in queste condizioni è anche un recupero psico-fisico dei lavoratori" spiega Luigi Marinelli, coordinatore

regionale di USB.

"In questa giornata di sciopero vogliamo manifestare tutto il malcontento e l'oggettivo disagio del personale che sta vivendo la contraddizione di dover garantire al meglio un servizio pubblico in una condizione di crescente difficoltà. A Bologna, dopo mesi di annunci e di incontri su come preparare l'introduzione della Città 30, tutti i nodi fin dall'inizio evidenziati e mai chiariti sono venuti al pettine: il confronto era partito a giugno, ma si parla di tutto e di niente. Vedremo oggi (è previsto un incontro a Palazzo D'Accursio) quali saranno le soluzioni tecniche, ma a oggi la situazione è molto, molto critica non solo per i lavoratori ma anche per tutti gli utenti del trasporto pubblico. Le risorse per il rinnovo del contratto, per il potenziamento dei servizi e per l'acquisto dei nuovi mezzi dipendono dal ministero e Matteo Salvini invece spende denaro altrove: ma noi vogliamo che arrivino le centinaia di milioni che dovrebbero arrivare soltanto per ripianare i maggiori costi per l'energia e il rinnovo del contratto".

Sciopero del 24 gennaio: a rischio autobus, ma anche aerei

E fra le bandiere che sventolano ci sono anche diversi autisti Tper a portare la loro testimonianza: "Il servizio così come è non è all'altezza della situazione ed è sotto gli occhi di tutti. La Città 30 è stata la goccia che ha fatto tracimare il vaso: prima c'erano dei problemi e comunque il bisogno di cambiare rotta, poi l'aumento dei cantieri e il limite ha peggiorato ulteriormente. Ci sono linee di autobus che soffrono più di altre e si tratta di quelle che attraversano la città come il 27, il 20, le circolari e le circolari periferiche. Si tratta chiaramente di una sofferenza che cambia nell'arco delle 24 ore e che altrettanto chiaramente sono soggette al ciclo fisiologico del traffico. Il punto è che non ci sono state ottimizzazioni e si è lavorato fino a oggi a un'idea di città che non c'è più perché nel frattempo Bologna si è evoluta ed è cambiata".

Città 30, come ha cambiato il lavoro: parola ai corrieri

"Le lavoratrici e lavoratori del settore sono una categoria aggredita dalle continue privatizzazioni, appalti, sub appalti e sub affidamenti, con salari d'ingresso sotto le 7 euro l'ora e spesso senza riconoscimento dei salari di secondo livello, con sempre minori investimenti in materia di sicurezza del lavoro e del servizio, con turni di lavoro massacranti che producono la fuga da questo mestiere e carenza cronica di personale" spiega il sindacato USB - L'unico modo che questo Governo individua per intervenire è quello di disarmare la categoria dell'unico vero strumento, lo sciopero, di cui dispongono i lavoratori per far valere i propri diritti favorendo la decennale complicità tra le Associazioni Datoriali di categoria con quelle organizzazioni sindacali pronte a firmare rinnovi contrattuali basati insistentemente sull'abbassamento del costo del lavoro. L'Unione Sindacale di Base chiama tutte e tutti a difesa dell'idea del servizio pubblico di linea e non di linea contro la politica di disinvestimento da parte delle istituzioni, la corsa a svendere la gestione dei servizi pubblici essenziali a privati e multinazionali: rivendichiamo una piattaforma contrattuale che esige aumenti salariali adeguati, orari di lavoro umani, giusti livelli di sicurezza per i lavoratori e per l'utenza".

Gli orari dell'astensione di Bologna: movimento e biglietterie dalle 08:30 alle 16:30 e dalle 19:30 fino a fine servizio; servizio scolastico dalle 09:00 alle 12:00 e dalle 14:00 a fine servizio.

Bologna, ieri confronto tra Lepore e Salvini

Direttiva Città 30, il Comune tira dritto Bignami: «Ci ripensi»

Carbutti e Rosato a pagina 16 e in Cronaca

Bologna non smonta Città 30 Faccia a faccia Lepore-Salvini «Siamo in regola, avanti così»

Dopo la direttiva del Governo che ha posto dei paletti, confronto fra sindaco e vice premier «Dialogo costruttivo». Ma il viceministro Bignami attacca: «Pronti a bloccare l'ordinanza del Comune»

di **Rosalba Carbutti**
e **Paolo Rosato**

BOLOGNA

Si è tentato il disgelo, ieri, tra ministero dei Trasporti e Palazzo d'Accursio. La videochiamata tra il ministro Matteo Salvini (Lega) e il suo staff e il sindaco Matteo Lepore (Pd) è stata «positiva», ha detto il primo cittadino, e di fatto ha partorito una nuova fase votata alla collaborazione sulla battaglia della Città 30, il provvedimento che ha esteso al 70% del territorio comunale bolognese il nuovo limite, l'andamento lento che ha acceso il fuoco della polemica politica. Bologna non si ferma, il ministero nemmeno. Però, almeno per ora, si andrà avanti - da una parte - con il confronto tra Anci e ministero per cesellare la Direttiva ufficiale, che non è stata ancora emanata e che circola già. Dall'altra parte c'è il viceministro ai Trasporti, il bolognese Galeazzo Bignami (Fdi), che ha invece riattivato i tizzoni («Pronti a disapplicare l'ordinanza di Bologna) dopo la call del disgelo tra Porta Pia e piazza Maggiore. Insomma, lo scontro non è sepolto. «Le precisazioni della Direttiva so-

no coerenti con il percorso che stiamo facendo, quindi Bologna Città 30 prosegue e le ordinanze sono vigenti - ha detto ieri Lepore dopo aver parlato con Salvini -. Ci siamo presi l'impegno di monitorare l'andamento, di osservare quale sarà l'impatto e quali eventuali correzioni, anche sulla base dei dati scientifici che ci saranno nei prossimi mesi e delle osservazioni dei cittadini. E condiremo con il ministero tutte queste decisioni». Insomma, «Bologna Città 30 può proseguire. Siamo disponibili al confronto strada per strada». In ghiaccio, per ora, l'ipotesi di un ricorso al Tar contro la Direttiva. «Dev'essere ancora emanata e c'è un confronto in sede Anci, mi sembrerebbe sbagliato minacciare un ricorso». Bignami, invece, lancia un aut aut: «Bologna dovrà adeguarsi alla Direttiva. Trattative per ritoccare solo in parte il provvedimento? Non siamo i correttori di bozze di Lepore». Tradotto: «Se Bologna non seguirà le regole, faremo un provvedimento ad hoc. Il rischio è che eventuali multe possano essere impugnate, con conseguente danno erariale per il Comune», picchia il viceministro. Risponde a tono, l'assessore ai Cantieri di Bologna, Massi-

mo Bugani: «Bignami è rimasto con un pugno di mosche in mano. E con il ministero si aprirà una fase di confronto».

Ma cosa dice la Direttiva già semi-ufficiale? «Qualsiasi fissazione generalizzata di limiti di velocità nel contesto urbano risulta di per sé arbitraria, in quanto la regolazione della circolazione stradale deve essere operata in maniera capillare, in ragione delle caratteristiche di ciascuna strada o tratto di strada», è uno dei passaggi del testo. Secondo il Mit, la ponderazione dei limiti di velocità deve essere valutata non solo rispetto all'innalzamento del limite massimo di velocità da 50 a 70, ma anche rispetto all'introduzione di limiti massimi inferiori ai 50, nella consapevolezza che l'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti potrebbe causare intralcio alla circolazione e, conseguentemente, «risultare pregiudizievole» sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffico, creando «ingorghi e code» stradali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE PROSSIME MOSSE

**Per ora niente ricorsi
al Tar. «Confronto
in corso con Anci:
si chiarirà tutto»**



Peso: 1-3%, 16-69%

Misure anti smog

IN TUTTA L'EMILIA-ROMAGNA



Stop ai diesel Euro 5

E nelle abitazioni 19 gradi

L'emergenza smog si estende a tutta l'Emilia-Romagna: la nuova rilevazione ha confermato le misure emergenziali per Piacenza, Parma, Reggio, Modena e Ferrara e le ha estese a Bologna, Ravenna, Forlì-Cesena e Rimini. Fino a venerdì stop ai diesel Euro 5, dalle 8.30 alle 18.30, nei comuni con più di 30mila abitanti, e temperature medie nelle abitazioni fino a 19 gradi.

La direttiva del ministro

Dove si può abbassare il limite dei 50

- Assenza di marciapiedi
- Restringimento carreggiata
- Pendenza elevata
- Nuclei storici
- Uscite carrabili scuole, asili, fabbriche, parchi
- Pavimentazione sdruciolevole

Dove si può alzare il limite dei 50

- Strade urbane di scorrimento
- Assenza di intersezioni o passaggi pedonali
- Semafori coordinati a onda verde



Peso: 1-3%, 16-69%

Limiti, è già 'psicosi' In provincia auto in tilt «Ma a Casalecchio si rallenta per i cantieri»

Sulla Nuova Porrettana compaiono i cartelli e subito scatta la protesta
Il Comune rassicura: «Misura temporanea per la durata dei lavori»
Dubbi anche a Pianoro, il sindaco chiarisce: «Resta tutto così com'è»

di **Gabriele Mignardi**

Centro di Casalecchio ai 30 all'ora, ma è solo per l'effetto del cantiere della Nuova Porrettana. Allarme, proteste e dubbi a Casalecchio, ma anche a Pianoro, per la recente installazione dei cartelli che indicano il limite di velocità dei 30 chilometri orari in alcuni tratti di strade comunali. Allarme rosso sollevato da tanti automobilisti, che hanno collegato quello che hanno notato nella viabilità locale con quanto sta succedendo a Bologna 'Città 30'.

Nella cittadina sul Reno questo limite è stato introdotto da poche settimane e per tutt'altre ragioni, nel tratto di via Porrettana che attraversa il centro, dalla zona del Talon alla Rotonda Biagi e da lì in direzione Firenze fino alla Marullina e a Faianello. «Abbiamo ricevuto tante richieste di chiarimento da parte degli automobilisti e vogliamo ribadire che Casalecchio non ha preso la strada della 'Città 30'», spiega l'assessore a Viabilità e lavori pubblici Paolo Nanni, che

risponde così direttamente anche alla questione posta dalla Lista civica. «Abbiamo notato la comparsa di segnaletica stradale indicante il limite dei 30 chilometri all'ora anche a Casalecchio, forse per seguire le scelte della vicina Bologna? - chiedono i consiglieri Cevenini e Tonelli -. Forse per una vecchia ordinanza in ritardo di anni alla quale mancavano i cartelli? La gestione della viabilità da parte dell'amministrazione attuale non contiene una visione attuale né futura della città. Aumentare le difficoltà e le limitazioni non è il modo giusto per mantenere vivo il centro, a partire dal piano sosta che ogni anno peggiora con scelte poco lungimiranti, come il continuo calo dei parcheggi nelle vie del centro», criticano dunque i consiglieri di opposizione, che aggiungono come «rendere la viabilità e la sosta sempre più difficili non faccia altro che sfavorire la vivibilità e la fruibilità del centro e dei suoi servizi».

Le 'zone 30' istituite negli anni scorsi sono limitate a zone residenziali dove sono presenti scuole e dove il Comune ha ritenuto necessario tutelare in mo-

do speciale gli utenti deboli della strada, come pedoni e ciclisti. Le 'zone 30' sono dunque presenti nelle vie Calzavecchio, Canonica, Duse, Faianello, Garibaldi, Marconi, Meridiana e San Biagio. Ci sono poi le zone residenziali, che comprendono 22 rioni anch'essi col limite dei 30 chilometri orari.

Diverso è però il caso dei limiti temporanei: «Abbiamo molte strade interessate direttamente o indirettamente dai cantieri stradali, ed è il caso della Porrettana. Qui, visto l'andirivieni aggiuntivo di mezzi pesanti, è necessario per la sicurezza di tutti adottare maggiori cautele come previsto dal codice della strada. Su questo tratto di Porrettana, si parla di alcuni mesi» aggiunge Nanni. Mentre a Pianoro ieri con una nota il Comune ha chiarito che «attualmente non si prevedono modifiche ai limiti di velocità, tranne quelli attualmente esistenti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 56%

Fondazione Scarponi

L'opposizione nella cittadina sul Reno: «La gestione attuale della viabilità non guarda al futuro»

I sindaci di Casalecchio e Pianoro, Massimo Bosso e Franca Filippini

«Così si salvano vite»

La onlus: bene il nuovo approccio

«La città 30 è un'occasione di cambiamento all'approccio culturale e politico alla sicurezza stradale». Così la Fondazione Michele Scarponi, onlus in memoria del campione di ciclismo morto nel 2017, investito da un camion mentre si allenava. Presieduta dal fratello Marco, la Fondazione sostiene progetti per educare al corretto comportamento stradale: «Con la riduzione della velocità in città si hanno più possibilità di perdonare gli errori e salvare vite», dice.



Peso:56%

Bonaccini frena la corsa di Schlein «Capolista ovunque non è storia dem»

«Ma è legittimo che si candidi alle Europee». Poi piccona la riforma Calderoli

La segretaria del Pd «Elly Schlein non ha bisogno dei miei consigli e se si vuole candidare alle Europee ha tutto il diritto di farlo, è la leader del partito». Le parole sono del governatore dell'Emilia-Romagna Stefano Bonaccini che, ospite de 'L'aria che Tira' sul La7, ha però ribadito che l'idea di candidarsi come «capolista in cinque circoscrizioni non appartiene alla nostra storia e alla nostra cultura democratica, che può parlare di Europa con più cognizione di

causa». Per Bonaccini «Giorgia Meloni cerca un referendum su se stessa e sul governo per non parlare di Europa, perché avrebbe troppe contraddizioni per le cose che ha detto» e «per gli alleati che ha» nel resto d'Europa, contrari alle istituzioni di Bruxelles. Bonaccini, tuttavia, chiede «una moratoria» sul tema, di scarso interesse per gli elettori e di cui «spero presto discuteremo nei luoghi dove dobbiamo discuterne». Per il resto «Elly ha tutto il diritto di candidarsi e ne discuteremo tra di noi - ribadi-

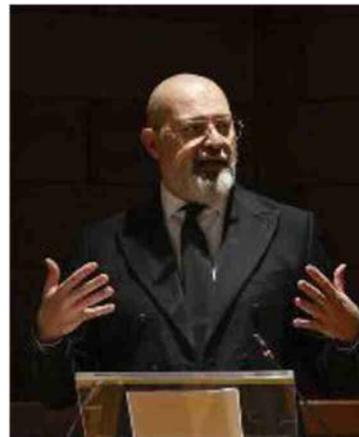
sce Bonaccini -. Chiedo però una moratoria senno' sembriamo distonici rispetto ai problemi del Paese reale».

Il presidente dell'Emilia-Romagna, poi, boccia la riforma di Calderoli sull'autonomia: «Fa ridere se non piangere, perché non prevede le risorse per applicarla. È un bluff consapevole, perché hanno bisogno di uno scalpo in cambio del premierato o della promessa di premierato a Fdl, sapendo bene che è una macedonia poco gustosa».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'AUTONOMIA DELLE REGIONI

«Il ddl leghista è un bluff consapevole perché non prevede le risorse per applicarla»



Peso:23%

Il prof Zunarelli insegna diritto dei trasporti

«Il dispositivo del Comune ha diverse lacune»

di **Marco Madonia**

«Il diritto non è il mondo del bianco e del nero. Ma mi sembra di poter dire che gli atti del Comune sulla Città 30 paiono presentare alcune criticità», dice Stefano Zunarelli, professore dell'Alma Mater, tra i massimi esperti europei di diritto dei trasporti. Dai cartelli alla mancanza di istruttoria, il prof individua diverse mancanze. «In base alla legge il li-

mite ai 30 può essere istituito su determinate strade e tratti. Il dispositivo del Comune doveva essere più specifico».

a pagina 2



Il parere del professor Zunarelli, tra i massimi esperti di diritto dei trasporti

«Lacune negli atti del Comune Ora il ministero può cambiarli»

di **Marco Madonia**

«Il diritto non è il mondo del bianco e del nero. Ci sono mille sfumature, ma mi sembra di poter dire che gli atti del Comune sulla Città 30

paiono presentare alcune criticità», dice Stefano Zunarelli, professore ordinario dell'Alma Mater, tra i massimi esperti europei di diritto dei trasporti. «Le

delibere del Comune sono ispirate da alcuni documenti europei, ma si tratta di documenti programmatici, come, del resto, il Piano nazionale per la sicurezza



Peso: 1-8%, 2-17%, 3-22%

stradale, che auspicano l'introduzione del limite di velocità dei 30 chilometri all'ora nelle zone urbane quando ci sono determinate condizioni. Non hanno valore di legge. Il Comune, invece, quando adotta atti amministrativi che incidono sulle posizioni dei cittadini, deve fare i conti con il quadro normativo che è in vigore in Italia».

E come viene trattato l'argomento dell'introduzione del limite a 30 chilometri orari?

«In base alla legge può essere istituito su determinate strade e tratti di strade. Per questo si può dire che il dispositivo del Comune doveva essere più specifico. Solo la delibera relativa alla zona Murri ha un elenco di decine di vie oggetto del provvedimento. L'estensione del limite al 70% delle strade cittadine non sembra conforme allo spirito della norma concepita per situazioni particolari e per le quali c'è l'obbligo di motivazione. Ciascuna limitazione deve essere determinata da cause particolari, che ovviamente devono essere individuate».

L'elenco predisposto dal Comune non è sufficiente?

«La legge prescrive che

debba essere fatta un'istruttoria. L'identificazione di limiti diversi da quello ordinario di 50 chilometri orari deve avvenire secondo una determinata metodologia, che è indicata da una direttiva del ministero del 2006. Non ritengo che sia necessario fare un'istruttoria strada per strada, ma almeno per ambiti omogenei. Anche se mi rendo conto che è un'operazione che richiede tempo».

Il Comune, però, ha inserito la lista delle strade.

«È sufficiente l'indicazione delle strade (complessivamente varie centinaia) per dire che non è un provvedimento generale oppure questo fa venir meno il carattere particolare della limitazione? Perché in Italia il limite generale è ancora 50 chilometri orari. La logica della normativa vigente è ancora quella per cui quello di 30 chilometri possa essere istituito in prossimità di scuole, asili, parchi o fabbriche o in altre situazioni particolari, come assenza di marciapiedi, anomali restringimenti o pendenze elevate. La norma non è stata pensata per un'applicazione così estesa, oltre i due terzi della città».

Ma il ministero può

intervenire anche quando si riduce il limite (e non solo quando lo si alza)?

«La norma parla sia di innalzamento che di riduzione dei limiti di velocità. Vale in entrambi i casi».

La Direttiva del ministero ha valore prescrittivo?

«Il Comune deve seguire le direttive del ministro, possano piacere o meno. Così dice la legge. Sennò si corre il rischio che ogni Comune si faccia le sue norme. Il ministro, se motiva il contrasto con la propria direttiva, può intervenire direttamente su un atto del Comune, che poi potrebbe ricorrere al Tar».

Quindi il ministero può arrivare anche a disapplicare la delibera dell'amministrazione?

«Il ministero può modificare gli atti del Comune».

Nella delibera sulla Città 30 ha evidenziato altre criticità?

«La segnaletica. La legge dice "che nei tratti a velocità localmente limitata sia permanentemente che temporaneamente, i segnali devono essere sistematicamente ripetuti con conveniente frequenza". In una delle delibere che istituiscono la Città 30,

quella che riguarda la zona Murri, il Comune sembra affermare che provvederà perché non è ancora stato fatto. Anche questo aspetto appare facilmente contestabile».

Il Comune dice che l'obiettivo è arrivare ai morti zero sulle strade cittadine.

«Tutti condividiamo l'obiettivo. Il punto è che una misura così generalizzata può apparire sproporzionata. Il Comune dice che si tratta di strade di quartiere o interzonali. In qualche caso, se si conosce la città, qualche dubbio viene».

Si è mai arrivati a uno scontro così pronunciato tra il ministero dei Trasporti e un Comune?

«Sì, in altri ambiti è già successo, non sono così rari nell'ambito di porti, aeroporti o trasporto pubblico locale. Poi è chiaro che la città 30 rappresenta una novità».

marco.madonia@rcs.it
© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le criticità

La delibera doveva essere più specifica: il limite al 70% di strade non segue le norme

Gli scenari

Misura generalizzata, appare sproporzionata: il Comune deve seguire le direttive del Mit



Trasporto pubblico, c'è l'intesa Accordo su preferenziali e orari Parte la rivoluzione degli autobus

Meno fermate e nuovi tempi di percorrenza, il Comune ha firmato assieme ai sindacati, Tper e Srm. Previsto anche il miglioramento delle condizioni degli autisti. Sciopero dei mezzi, adesione all'80%

Accorgimenti sulle preferenziali, con attestazioni facilitate ai semafori per i bus. Meno fermate su alcune tratte per accorciare i ritardi, specie sulle lunghe corsie preferenziali che interessano arterie ai 30 all'ora. E nuovi orari di percorrenza per alcune tratte chiave, per dare ai cittadini orari certi e ridurre i disagi di questi giorni. Potrebbero essere questi, assieme ad altri, alcuni dei pilastri che sorreggeranno la risistemazione del trasporto pubblico locale a Bologna. La carta dell'intesa è stata sottoscritta ieri sera, dopo un lungo summit, dai sindacati locali del Tpl e Palazzo d'Accursio (assieme a Tper e Srm), mentre oggi il Comune ne illustrerà meglio i contenuti. Si tratta di un accordo articolato, che tiene dentro una serie di aggiustamenti che il Comune ha voluto portare a casa nel più breve tempo possibile, per placare le polemiche sulla Città 30 e affrontare subito i gravi ritardi che stanno accumulando i mezzi in questi giorni. Dentro l'intesa, che assumerà il ruolo di vera e propria cornice per interventi futuri, dovrebbe esserci anche l'impegno

a migliorare le condizioni di lavoro degli autisti, oltre ad accorgimenti su via Irnerio – potrebbe essere spostata la fermata problematica dello Sferisterio – e su viale Pietramellara, specie sulla storica tripla fila che si crea a uno dei bordi di piazza Medaglie d'Oro. Contenuti oggetto del dibattito di questi giorni e che oggi si capirà se sono dentro l'intesa oppure no.

Intanto ieri, dopo l'intervallo previsto nel pomeriggio per garantire le corse anche in occasione degli scioperi, dalle 19.30 è ripartito il 'fermo' degli autisti di bus in città. Le rilevazioni condotte nella prima fase del fermo (8.30-16.30), confermano che la giornata di ieri ha visto otto autisti su 10 di quelli previsti in turno aderire alla mobilitazione indetta dai sindacati di base. Dunque, adesione all'80%. Le sigle confederali, con Faisa Cisl e Ugl autoferrotranvieri, invece, ieri hanno proseguito a Roma la trattativa sul rinnovo del contratto: il confronto, informano, presenta ancora distanze da colmare, ma il dialogo proseguirà con riunioni calendarizzate l'1 e il 13 febbraio. I sindacati confe-

derali con Faisa e Ugl ribadiscono comunque la volontà di accelerare i tempi per il rinnovo del contratto. A Bologna invece, come detto, le trattative vanno un pelino meglio. Nei giorni scorsi alcuni autisti del trasporto pubblico avevano denunciato la situazione insostenibile causata dalla Città 30. Cresce quello che è in gergo lo 'straordinario forzoso' degli autisti, ritardi che sono un costo anche per l'azienda. «Vediamo con i nostri occhi i disagi dei passeggeri – avevano detto alcuni dipendenti –, i problemi sono diversi e i ritardi in questi giorni ci sono tutti, su un mezzo giro si può arrivare quasi a mezz'ora. Le tantissime ciclabili hanno ristretto le carreggiate, le svolte sono diventate pericolosissime».

pa. ros.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Nel mirino
i problemi di traffico
da viale Pietramellara
a via Irnerio,
sempre nel caos**



Peso: 59%

L'Europa a 30 all'ora

Bus con ritardi anche di mezz'ora in questi giorni, con la Città 30

LE CITTÀ CAPOFILE



Da Graz a Madrid, le misure

Novità anche a Londra

Città a 30 all'ora, ecco un elenco delle principali esperienze a livello continentale. Graz: ha la 'primogenitura' essendo stata la prima città in Europa a introdurre il limite nel 1992. Bruxelles: dal 2021 è stato introdotto il limite e al momento copre quasi il 90% delle vie residenziali. Madrid: il limite su gran parte delle vie cittadine è in vigore da ottobre 2018 e l'obiettivo è di estenderlo sul 90% delle strade. Londra: la capitale del Regno Unito ha introdotto nel marzo 2020 il limite di 20 miglia all'ora (32 chilometri orari) su tutte le sue strade della zona a traffico limitato. L'obiettivo è di ridurre la velocità su ulteriori 220 chilometri entro fine 2024.



Peso:59%

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

478-001-001