

**Comune
di Bologna**

Rassegna Stampa

22 gennaio 2024

Rassegna Stampa

22-01-2024

IL COMUNE

CORRIERE DELLA SERA	22/01/2024	19	Città 30, Salvini vedrà i sindaci «Ma no al partito anti-auto» <i>Alessandra Arachi</i>	3
FOGLIO	22/01/2024	11	Città a 30 all'ora <i>Redazione</i>	5
QUOTIDIANO NAZIONALE	22/01/2024	19	Vignetta - Bologna, scontro Salvini Lepore! <i>Redazione</i>	6
REPUBBLICA BOLOGNA	22/01/2024	2	Città 50 firmato Salvini Il primo ok fu del ministro = Il decreto per Città 30 firmato da Salvini nel 2022 Schlein contro il ministro <i>Silvia Bignami</i>	7
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	22/01/2024	26	Tajani: «I 30 orari? Inapplicabili, è una farsa» <i>Redazione</i>	10
RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	22/01/2024	26	Schlein: «Città 30, Salvini grottesco» = Schlein attacca Salvini «Intervento grottesco Smetta di minare l'autonomia dei sindaci» <i>Patrick Colgan</i>	11
TEMPO	22/01/2024	5	Salvini contro i 30 km orari in città «Non si può bloccare chi lavora» = «Contrario a bloccare la città a suon di contravvenzioni Si a esperimenti in alcune vie» <i>Chr. Cam.</i>	13
VERITÀ	22/01/2024	2	Il Pd bolognese va a 30 all'ora e si fa superare dalle baby gang <i>Sarina Biraghi</i>	16
ALTO ADIGE	22/01/2024	12	Intervista a Stefano Fattor - Bolzano congela i 30 all'ora = Mobilità: 30 all'ora "congelato" sulle vie Resia, Palermo e Fago <i>Antonella Mattioli</i>	18
BRESCIAOGGI	22/01/2024	10	Brescia accelera sulle «zone 30»: altre 4 in arrivo = DaLamarmoraa Chiesanuova «Zone 30», Brescia accelera <i>Alessandra Troncana</i>	20
GAZZETTA DEL SUD	22/01/2024	3	Bologna "a 30 all'ora", polemica aperta <i>Redazione</i>	23
GAZZETTA DI MANTOVA	22/01/2024	7	Bologna a 30 all'ora Salvini: «No al partito contro le macchine» <i>Redazione</i>	24

IL COMUNE WEB

bologna.repubblica.it	21/01/2024	1	Città 30, Schlein: "Salvini smentito da suoi stessi sindaci, è grottesco. Pensi piuttosto al fondo trasporti" - la Repubblica <i>Redazione</i>	25
bolognatoday.it	21/01/2024	1	Città 30, Salvini prepara la direttiva? Il Codacons: "Irresponsabile, pronti a denunciarlo" <i>Redazione</i>	26

MOBILITA' E TRASPORTI

RESTO DEL CARLINO BOLOGNA	22/01/2024	27	Il dibattito non si placa «L'obiettivo è chiaro, fare cassa con le multe» «Le novità fanno paura» <i>Redazione</i>	29
REPUBBLICA BOLOGNA	22/01/2024	3	"Molti di noi vanno al minimo Li capisco, siamo in sofferenza" <i>Caterina Giusberti</i>	31
REPUBBLICA BOLOGNA	22/01/2024	6	In via San Vitale i bus non ci sono più <i>Aldo Balzanelli</i>	32

POLITICA NAZIONALE

ARENA	22/01/2024	6	Bologna a 50 all'ora Salvini: «No al partito contro le macchine» <i>Redazione</i>	33
GAZZETTA DI PARMA	22/01/2024	4	La battaglia di Salvini su Città 50» <i>Redazione</i>	34
GIORNALE DI SICILIA	22/01/2024	3	Bologna "a 30 all'ora", polemica aperta <i>Redazione</i>	35
GIORNALE DI VICENZA	22/01/2024	5	Bologna a 30 all'ora Salvini: «No al partito contro le macchine» <i>Redazione</i>	36
NUOVA SARDEGNA	22/01/2024	4	Nizzi e campus città felici a 30 all'ora = I 30 all'ora non piacciono a Salvini Sassari e Olbia difendono la scelta <i>Redazione</i>	37
PROVINCIA DI COMO	22/01/2024	5	Salvini contro i 30 all'ora «No al partito anti-auto» <i>Redazione</i>	39

Rassegna Stampa

22-01-2024

PROVINCIA DI LECCO	22/01/2024	5	Salvini contro i 30 all'ora «No al partito anti-auto» <i>Redazione</i>	40
PROVINCIA DI SONDRIO	22/01/2024	5	Salvini contro i 30 all'ora «No al partito anti-auto» <i>Redazione</i>	41
PROVINCIA QUOTIDIANO DI CREMONA	22/01/2024	20	A bologna salvini dice no al partito anti-auto <i>Redazione</i>	42

Città 30, Salvini vedrà i sindaci «Ma no al partito anti-auto»

Il ministro: multe ideologiche a chi va al lavoro. Schlein: polemica assurda

ROMA La direttiva che Matteo Salvini ha annunciato sui limiti di velocità all'interno dei Comuni è ancora soltanto una bozza di lavoro. È infatti proprio con gli stessi Comuni che il ministro dei Trasporti e vice premier leghista vuole discuterla. In settimana ci sarà un tavolo con l'Anci e anche con il ministero dell'Interno.

Ma non solo. Dal ministero di Salvini fanno notare la massima disponibilità al dialogo, alla ricerca di soluzioni di buon senso, con un altro auspicio: «Nessuno ha mai messo in dubbio l'attività dei sindaci, ma ci si augura che la strumentale difesa dell'indipendenza dei primi cittadini fatta dalle opposizioni parlamentari si possa tradurre in un ampio appoggio alla riforma dell'Autonomia».

Annunciata sabato, la direttiva sembrava destinata ad un braccio di ferro con il sindaco di Bologna Matteo Lepore che ha istituito in tutta la città i limiti di 30 chilometri di velocità, detto «Città 30». Rinviato il provvedimento, tuttavia, la polemica c'è stata lo stesso con Salvini che dice «no al partito anti auto».

Il sindaco Lepore ha già portato nelle casse del Comune la prima multa per un'eccesso di velocità di 6 chilometri all'ora. E il ministro Salvini ieri è stato esplicito: «Fare esperimenti su alcune vie ci sta ma multare chi va a lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso. Spero che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità».

C'è un paradosso in questo dibattito, diventato molto politico: due città guidate dal centrodestra che hanno adottato lo stesso provvedimento di Bologna. «Ci pensano oggi i sindaci di centrodestra di Olbia e Treviso — dice la segretaria Pd Elly Schlein — a chiudere l'assurda polemica sulle città 30, che adottano limiti di velocità per migliorare sicurezza stradale, mobilità e qualità dell'aria, rendendo così ancor più grottesco l'intervento del ministro Salvini».

Anche il sindaco dem di Bergamo Giorgio Gori fa notare la contraddizione interna al centrodestra. Tuttavia Gori

fa dei distinguo sul provvedimento. Dice infatti: «Se nelle vie del centro storico si va a 30 chilometri all'ora secondo me va bene. Ovviamente non metto quel limite nelle arterie principali della città». Mentre Antonio Tajani (FI) boccia il limite dei 30 e dice che «si deve essere più severi nel far rispettare quello dei 50».

Non tutte le città sono uguali. Non sono tutte drammaticamente uguali, come si può vedere dalle cifre dei morti sulle strade. Sono state circa mille e quattrocento nel 2022 le persone che hanno lasciato la vita nelle strade delle città d'Italia. Il leader dei Verdi Angelo Bonelli ieri ha ricordato le cifre nel dettaglio: «Il tasso di mortalità a livello nazionale è stato di 5,4 morti ogni 100 mila abitanti nelle strade italiane. A Bologna, di cui tanto si discute, il tasso è stato di 5,9, con un aumento di 27,8% sul 2019». Sono primati che lasciano senza fiato. Sono in Sicilia le città dove nel 2022 la mortalità ha superato il 6. «A Messina è arrivata addirittura 6,8, a Catania 6». Ancora: A Roma ci sono stati 5,5 morti ogni 100 mila abitanti, a Mila-

no 4,6, a Genova 4,2.

La direttiva di Salvini è ancora una bozza di lavoro. Ma il Codacons ha già annunciato un ricorso al Tar. «Contro qualsiasi direttiva del Mit tesa ad impedire ai sindaci di limitare la velocità delle auto nei centri abitati. Chiederemo al ministero un risarcimento danni di 500 mila euro per atto illegittimo, da versare al fondo vittime della strada».

Alessandra Arachi

La vicenda

La partenza a Bologna le multe e le reazioni

✓ Il progetto del «trenta all'ora» è partito nella cerchia urbana di Bologna tra ingorghi, code, e mille polemiche, martedì scorso. Moltissime le sanzioni elevate e tante anche le polemiche scatenate da chi si è mostrato contrario al provvedimento

La nuova norma, e chi deve rispettarla

✓ Il limite dei trenta chilometri orari, nel centro urbano di Bologna, deve essere (ovviamente) rispettato da tutti: auto, motocicli e ciclomotori. Lo stesso vale per le aree delle altre città che sono già a 30 all'ora, come nei pressi di scuole o dei centri storici

La nota del ministero e le polemiche politiche

✓ È stata invece lapidaria la nota del ministero dei Trasporti, guidato Salvini. «Il Mit sta lavorando a una direttiva per chiarire e semplificare il tema dei limiti di velocità, con particolare riferimento ai centri urbani». Ed è scoppiata la polemica



Peso:50%



Il nuovo limite Da martedì scorso nell'area urbana di Bologna si viaggia a trenta chilometri, la scelta del Comune e le polemiche



Peso:50%

Città a 30 all'ora

Lunedì scorso Bologna è diventata la prima grande città in Italia a introdurre in quasi tutte le sue strade il limite dei 30 chilometri orari. L'obiettivo dell'amministrazione è quello di rendere la città più silenziosa, incoraggiare la mobilità sostenibile e alternativa e ridurre gli incidenti su quattro ruote. La decisione ha spaccato l'opinione pubblica e politica del capoluogo emiliano e il tema è ritornato sul tavolo con tanto di dure prese di posizioni del ministro dei Trasporti Matteo Salvini. Numeri di **Nicolò Zambelli**.

87

Il numero di veicoli fermati nel primo giorno di città 30. Di questi, 42 sono stati sanzionati. Tuttavia, soltanto sette automobilisti sono stati multati per aver superato il limite. Ogni controllo è stato effettuato dalla polizia, senza l'utilizzo di autovelox o altri strumenti. Secondo il Comune, il bilancio è

stato positivo. Ma il risultato dell'esperimento si vedrà solo tra almeno un anno.

Le città in Italia dove vige il limite dei trenta chilometri orari sulla maggior parte delle strade. La prima ad averlo introdotto è stata Olbia, per ragioni prettamente turistiche e legate alla mole di traffico durante la stagione estiva. Bologna è stata la seconda.

• • • •

500

Il numero di nuovi segnali stradali introdotti a Bologna per il nuovo piano urbanistico della città. Il nuovo limite è stato introdotto in quasi tutte le strade del centro. In tutte quelle che vengono definite "di scorrimento", come i viali a più corsie, è invece il limite dei 50 all'ora.

• • • •

10

Le città in Europa che, nel corso degli anni, hanno adottato il limite dei 30 chilometri orari e dalle quali anche l'amministrazione di Bologna ha preso spunto. Parigi le ha introdotte nel 2017, Bruxelles nel 2021, Barcellona nel 2020, Amsterdam l'anno scorso. I risultati, in tutte le città europee, hanno evidenziato una notevole diminuzione del traffico e nessuna problematica per quanto riguarda i tempi di percorrenza.

• • • •

9 mila

Le firme che dovranno essere raccolte nei prossimi tre mesi dal comitato istituito dal consigliere comunale di Fratelli d'Italia di Bologna Stefano Cavedagna per chiedere un referendum sul nuovo limite dei 30 all'ora.



Peso: 13%

LA VIGNETTA



Peso: 5%

Città 30 firmato Salvini Il primo ok fu del ministro

Decreto nel 2022. Schlein: «Rispetti l'autonomia dei sindaci

«Salvini smetta di minare l'autonomia dei sindaci con questa assurda polemica sulle Città 30. Lo hanno smentito persino i sindaci di centrodestra: questo rende ancora più grottesco il suo intervento». La segretaria Pd Elly Schlein scende in campo in difesa di Bologna e del suo progetto di limitazione della velocità ai 30 all'ora, minacciato dal ministro dei Trasporti Salvini. Il vicepremier prepara una direttiva che punta a limitare il provvedimento bolognese. Ma fu proprio il Mit nel 2022 a finanziare il progetto con 613 milioni.

di **Bignami** • a pagina 2 e in nazionale



Un'agente in borghese con la videocamera

LO SCONTRO SULLA NUOVA VIABILITÀ



Peso: 1-18%, 2-53%, 3-13%

Il decreto per Città 30 firmato da Salvini nel 2022 Schlein contro il ministro

A Bologna dal Mit
613 mila euro per il
miglioramento della
sicurezza. La segretaria
Pd: "Smentito dai suoi
stessi sindaci"

di **Silvia Bignami**

«Salvini smetta di minare l'autonomia dei sindaci con questa assurda polemica sulle Città 30. Lo hanno smentito persino i sindaci di centrodestra: questo rende ancora più grottesco il suo intervento». La segretaria Pd Elly Schlein scende in campo in difesa di Bologna e del suo progetto di limitazione della velocità ai 30 all'ora, minacciato dal ministro dei Trasporti Salvini. La segretaria Pd, che vive a Bologna ed è da sempre vicina al sindaco Matteo Lepore, interviene a valle di una polemica che non accenna ad arrestarsi. Nonostante ieri siano spuntate pure le carte con cui il ministero dei Trasporti, quando era già guidato da Salvini, ha finanziato l'aumento delle zone 30, tra cui quella di Bologna. Eppure oggi il ministro prepara una direttiva per ridurle. E insiste: «Non sarò mai anti-auto».

E dire che non la pensava così un anno e mezzo fa. Il Mit di Salvini ha infatti firmato il 22 dicembre 2022 il decreto per finanziare «l'implementazione delle zone 30», tra cui il progetto Città 30 di Bologna. Un decreto poi pubblicato in Gazzetta ufficiale nel febbraio 2023. Il 9 febbraio veniva stanziato un totale di 13 milioni di euro, di cui 613 mila per Bologna. Il Comune usò quei fondi nell'estate scorsa: sul sito di Palazzo d'Accursio si trova la nota stampa che annuncia la convenzione con il Mit e l'elenco completo degli interventi realizzati grazie «agli

oltre 600mila euro» del ministero, dalla creazione di rotatorie e ciclabili, alla messa in sicurezza di attraversamenti pedonali, all'installazione di semafori. Lavori in gran parte già eseguiti a Savena, Navile, San Donato e Borgo Panigale. Tutti nell'ambito di Bologna 30. Ieri sera il Mit ha spiegato quel decreto: «I fondi stanziati non erano solo per le zone 30. L'obiettivo del ministro Salvini, come già precisato, resta garantire la sicurezza in alcune zone senza vessare i cittadini».

E tuttavia le contraddizioni continuano ad accumularsi. Il Verde Angelo Bonelli, che sventola le carte del Mit, esprime la sua solidarietà a Lepore e attacca Salvini: «Il ministro smentisce se stesso - dice il parlamentare - Le sue azioni di oggi mettono in discussione le decisioni da lui stesso volute con un decreto che ha la sua firma: l'Italia merita un ministro del genere?».

L'offensiva del ministro però non si arresta. In attesa della convocazione a Roma di Lepore e dell'amministrazione bolognese, il vicepremier continua a insistere. «I cittadini usano l'auto per andare al lavoro: multare chi va lavorare in auto, o addirittura in bici, mi sembra un'ideologia priva di senso». Un incontro a Roma è probabile nei prossimi giorni, visto che il ministro continua a dire di voler comunque «dialogare» con Bologna, con Lega e Fratelli d'Italia che puntano, oltre a una direttiva che «restringa» il perimetro di Città 30, an-

che a un referendum consultivo che smonti dal basso il progetto. Si vedrà. Nel frattempo la vicenda continua ad animare il dibattito politico. Ieri a sostegno di Lepore è intervenuta la leader dem Schlein, che ha sottolineato come tante città di centrodestra si stiano muovendo verso un rallentamento della velocità: «Bologna, come Olbia e Treviso, ha raccolto le preoccupazioni dei cittadini e seguito l'esempio innovativo di città come Amsterdam, Bruxelles, Londra e Barcellona, dove si respira meglio e si è ridotto drasticamente il numero di vittime per incidenti. Il ministro pensi piuttosto a trovare le risorse che mancano per il fondo nazionale per il trasporto pubblico locale». In campo anche la prodiana Sandra Zampa, Pd, che annuncia una interrogazione anche al Senato, dopo quella che sta preparando alla Camera l'ex sindaco Virginio Merola: «Surreale e molto grave che un ministro attacchi un sindaco non perché viola la legge, ma perché segue le direttive ministeriali».



► **Il sindaco**
Matteo Lepore
attaccato su
Città 30 da
Lega e FdI. "Il
ministro, invece
di boicottare,
aiuti la città"

► **Il ministro**
Matteo Salvini
cavalca l'onda
della protesta e
annuncia una
direttiva del
ministero contro
i nuovi limiti





La stroncatura del vicepremier e segretario di Forza Italia. E la Lega: «L'attenzione del governo è un segnale positivo»

Tajani: «I 30 orari? Inapplicabili, è una farsa»

La Città 30? «Una farsa». Lo ha sostenuto il vicepremier e segretario nazionale di Forza Italia, Antonio Tajani. Il tema era la possibilità di applicare un limite simile a Roma, intervistato dal Tg4. E il punto di vista di Tajani è apparso molto chiaro. Sulla città a 30 km/h «ho qualche perplessità - ha detto -, è un limite troppo basso. A Bologna nessuno lo rispetterà, quindi diventa una sorta di farsa. È difficile vedere la reale concretizzazione del rispetto di questo limite».

Sul tema è intervenuta anche la Lega bolognese che plaude all'intervento di Salvini, che ha annunciato una direttiva per modificare le norme sulla Città 30: «Ringraziamo il ministro delle infrastrutture e dei trasporti Matteo Salvini - hanno detto il segretario Cristiano Di Martino e il capogruppo Matteo di Benedetto - per il prezioso lavoro che sta facendo sui limiti di velocità e sull'uso degli autovelox. Soprattutto a fronte di sindaci co-

me Lepore che rischiano di farne un uso indiscriminato a danno della cittadinanza, anche con limiti di velocità assurdi. Ringraziamo anche per il lavoro sull'articolo 142.2 del codice della strada, rispetto al quale abbiamo più volte sollevato il rischio di conflitto con il progetto Città 30, così come strutturato da Lepore, già da questa estate. L'augurio è che si individuino la strada migliore da percorrere per il bene della comunità». Poi si sono rivolti Lepore: «Da parte nostra continuiamo a invitare il sindaco a dialogare con la cittadinanza - proseguono i leghisti - sospendere la misura ed eventualmente, se ritieni di volerla comunque portare avanti, dare ai bolognesi il referendum che chiedono. Quanto emerso circa l'attenzione del ministero su Bologna è un dato positivo, segnale di un governo che convintamente ascolta il territorio e la cit-

tadinanza».

Di Matteo ha replicato, infine, anche al ricorso al Tar annunciato dal Codacons contro Salvini: «Fa ricorso su una direttiva che non è ancora stata pubblicata? Semplicemente parte da un preconcetto ideologico e a prescindere vuole dare contro alla Lega. Il presidente Rienzi per coerenza dovrebbe dimettersi e prendere la tessera del Pd».

LE PERPLESSITÀ



«Serve buon senso»
«Nessuno rispetterà il limite»

Il vicepremier è intervenuto parlando di Roma ma ha chiarito che il limite è troppo basso: «Difficile vedere la reale concretizzazione del progetto»



Peso:28%

Schlein: «Città 30, Salvini grottesco»

La segretaria Pd attacca il ministro: «Smentito dai sindaci di centrodestra, rispetti l'autonomia dei Comuni»

Colgan a pagina 2

Schlein attacca Salvini «Intervento grottesco Smetta di minare l'autonomia dei sindaci»

La segretaria del Pd bacchetta il ministro che vuole smantellare i limiti
«A Olbia e Treviso primi cittadini di centrodestra fanno lo stesso
Pensi piuttosto a trovare le risorse per rafforzare il trasporto pubblico»

di **Patrick Colgan**

«Salvini smetta di minare l'autonomia dei sindaci e trovi piuttosto le risorse per rafforzare il trasporto pubblico». La segretaria del Pd Elly Schlein sale sul ring della Città 30 per rispondere all'intervento a gamba tesa del ministro che intende smantellare la rivoluzione varata dal Comune. E rompe un silenzio del partito nazionale che finora non era intervenuto sul tema, divenuto incandescente in città dopo il via alle multe degli ultimi giorni.

Mentre a Bologna continua un dibattito a tutto campo, Salvini ha infatti fatto sapere sabato che il ministero è al lavoro su una direttiva «per chiarire e semplificare il tema dei limiti di velocità, con particolare riferimento ai centri urbani». Sotto la lente degli uffici romani ci sono l'art.142 comma 2 del codice della strada e la direttiva 777 del 2006 che fissano alcuni paletti ben precisi per le strade dove si può imporre il limite dei 30 orari, come assenza di marciapiedi, andamento tortuoso e intensa

presenza di pedoni.

Il sindaco Lepore aveva definito «violenta» la bocciatura arrivata da Salvini, ma aveva anche auspicato dialogo e collaborazione fra le istituzioni, cercando poi di smorzare i toni: «Noi siamo a disposizione - ha detto - il progetto è finanziato dal ministero e segue le linee guida del ministero». E poi aveva ribadito la richiesta di tempo: «Dobbiamo aspettare alcune settimane per avere dati scientifici e chiari e misurare il 'benessere' dell'iniziativa».

Schlein è sulla stessa linea e va a pescare le argomentazioni con esempi dal campo avversario: «Ci pensano oggi i sindaci di centrodestra di Olbia e Treviso - afferma la segretaria dem - a chiudere l'assurda polemica sulle città 30. Adottano limiti di velocità per migliorare sicurezza stradale, mobilità e qualità dell'aria, rendendo così ancor più grottesco l'intervento del ministro Salvini. Bologna, come Olbia e Treviso, ha raccolto le preoccupazioni dei cittadini e seguito l'esempio innovativo di città come Amsterdam, Bruxelles, Londra e Barcellona, dove si respira meglio e si è ridotto drasticamente il numero di vittime per incidenti».

Poi la richiesta al ministro di lavorare al rafforzamento del trasporto pubblico locale: «Salvini smetta di minare l'autonomia dei sindaci, imponendo i limiti di velocità di tutta Italia dalla sua poltrona di ministro, e pensi piuttosto a trovare le risorse che mancano per il fondo nazionale per il Trasporto Pubblico Locale, per rafforzare i servizi, prorogare il bonus abbonamenti e rinnovare il contratto delle lavoratrici e dei lavoratori del settore. Come Partito Democratico - conclude - continueremo a insistere, visto che il ministro non lo fa».

Critiche a Salvini arrivano anche da Angelo Bonelli, deputato dell'Alleanza Verdi Sinistra: «Salvini non smette mai di stupirci. In realtà il 22 dicembre 2022 lui stesso aveva firmato la norma che attacca da giorni, un decreto che prevede le zone a 30 km/h e dispone i finanziamenti. Da noi c'è pieno sostegno a Lepore».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 25-1%, 26-63%

**A Londra, Amsterdam
Bruxelles e Barcellona
si respira meglio
e si sono ridotte
le vittime di incidenti**

**«Andremo
al Tar»**

CODACONS



La segretaria del Pd, Elly Schlein ha difeso la Città 30

Contro la direttiva del Mit
«Provvedimento abnorme»

Un ricorso al Tar contro la direttiva annunciata dal ministro dei Trasporti per modificare la Città 30. Lo annuncia il Codacons giudicando la possibile direttiva del Mit «sbagliata sotto ogni punto di vista – afferma l'associazione di consumatori –, un provvedimento abnorme che si scontra con l'esigenza prioritaria di garantire la sicurezza stradale. Contrariamente a quanto sostenuto dal Ministro Salvini, il limite dei 30 km/h non compromette alcun diritto degli automobilisti, né lede principi costituzionali». Per tali motivi il Codacons «annuncia sin da ora ricorso al Tar del Lazio contro qualsiasi direttiva del Mit tesa ad impedire ai sindaci di limitare la velocità delle auto nei centri abitati». Con il ricorso sarà inoltre chiesto al ministero un risarcimento danni di 500mila euro per atto illegittimo, da versare al fondo vittime della strada.



Peso:25-1%,26-63%

Il Tempo di Oshø

Salvini contro i 30 km orari in città «Non si può bloccare chi lavora»

Campigli a pagina 5



BOLOGNA A 30 ALL'ORA



Peso: 1-20%, 5-52%

«Contrario a bloccare la città a suon di contravvenzioni Sì a esperimenti in alcune vie»

*Il ministro Salvini sulle limitazioni imposte dal sindaco Lepore
«Spero che abbia voglia di ragionare, non mi va di litigare con nessuno»
Ma il Codacons presenta un ricorso al Tar contro il Ministero*

••• Una posizione di semplice, ovvio e doveroso buon senso. Che sia in grado di conciliare la sicurezza stradale, un must per il governo di centrodestra, con la necessità dei cittadini di potersi spostare per raggiungere il proprio posto di lavoro o la famiglia. Matteo Salvini, che ieri mattina ha visitato il Viola Park, l'avveniristico centro

tecnico della Fiorentina, è tornato sul tema del limite di velocità a 30 km/h, imposto dal sindaco di Bologna, il dem Matteo Lepore. «Io sono al fianco di tutte le amministrazioni per mettere in sicurezza i punti difficili delle città, ma non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno a lavoro. Al tempo stesso sono contrario a bloccare un'intera città a suon di multe e limitazioni,

ma d'accordo a fare alcuni esperimenti su alcune vie pericolose». «Fare esperimenti su alcune vie ci sta - ha precisato il vicepremier - ma multare chi va a lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso. Spero che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la macchina per andare a lavorare». Che il leader della Lega sia, da sempre, un fautore della

sicurezza stradale non è certo una novità. Pacifico che esistano evidenti differenze tra chi viaggia ubriaco, sotto l'effetto di droghe, distratto dalla diretta Instagram e chi, magari per portare a termine un sorpasso, tocca i 37 chilometri orari. Questo non placa però l'eco delle polemiche. Il Codacons ha annunciato che intende presentare un ricorso al Tar del Lazio «contro qualsiasi direttiva del Mit tesa ad impedire ai sindaci di limitare la velocità delle auto nei centri abitati: col ricorso sarà inoltre chiesto al ministero un risarcimento danni di 500.000 euro

per atto illegittimo, da versare al fondo vittime della strada». Il rischio che il diritto di poter udire il canto degli uccellini bolognesi finisca a carte bollate, in qualche aula di tribunale, è dietro l'angolo. Durante la sua visita al Viola Park, accompagnato dal capogruppo al comune di Fi-

renze, Federico Bussolin, dal deputato Andrea Barabotti e dell'eurodeputato, Susanna Ceccardi, Matteo Salvini non ha risparmiato pungenti frecciate al sindaco Dario

Nardella. Di fronte allo sguardo interessato del primo cittadino di Bagno a Ripoli (il comune situato alle porte del capoluogo toscano, nel quale sorge il centro tecnico della Fiorentina), Francesco Casini e al direttore generale viola, Joe Barone. «Mi sembra che i soldi a bilancio non bastino per fare sul Franchi tutto quello che sul Franchi si dovrebbe fare, mi sembra evidente che una buona parte di città chieda risposte certe e rapide, ribadisco che mi metto a disposizione della società e dell'amministrazione comunale per trovare una via di uscita. Se devi spendere del denaro pubblico non lo spendi per fare le cose a metà. Non puoi coprire una parte dello stadio e lasciar piovere sull'altra. Quindi meglio non iniziare. Avere tifosi di serie A e tifosi di serie B nello stesso stadio mi sembrerebbe spendere denaro pubblico in maniera curiosa. Non reputo ipotizzabile che la Fiorentina per alcuni anni vada a giocare in altre Regioni o in altre città».

CHR. CAM.

Critiche a Nardella

*«I soldi a bilancio non bastano per fare nello stadio di Firenze tutto quello che è stato progettato»
Lavori fatti male*

*«Se devi spendere denaro pubblico non lasci le cose a metà
Meglio non iniziare»*



Peso: 1-20%, 5-52%

Matteo Salvini
Vicepremier
ministro dei
Trasporti e delle
Infrastrutture



Peso:1-20%,5-52%

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

Il Pd bolognese va a 30 all'ora e si fa superare dalle baby gang

Mentre la sinistra si perde dietro alle follie green, i cittadini sono sempre meno sicuri

di **SARINA BIRAGHI**

■ Tutta l'attenzione riservata dal Pd bolognese alla sicurezza sulle strade della «città 30 all'ora» - con relativo attacco al ministero dei Trasporti, malgrado le proteste di cittadini ed operatori - non è stata riservata a garantire la sicurezza fisica dei cittadini sotto scacco della violenza, spesso di stranieri, tanto da rendersi necessario l'intervento di un altro ministero, quello dell'Interno.

Per Bologna e il suo sindaco dem **Matteo Lepore**, infatti, la questione baby gang, in centro storico come nei centri commerciali, in particolare il Gran Reno, è però deflagrata tanto che nel tavolo interforze di venerdì scorso, è stato deciso che almeno fino a primavera saranno messe in campo le nuove operazioni di sicurezza che si svolgeranno nell'arco di tutta la settimana concentrando soprattutto nel sabato pomeriggio. «È quello il momento più critico», ha spiegato il questore di Bologna **Antonio Sbordone**, «con tanti giovani che arrivano al Gran Reno, affollano l'area ristoro e poi si spostano nella terrazza, creando una concentrazione di persone problematica». Sabato sono stati impiegati un centinaio tra agenti della polizia di Stato e locale, esercito, polfer e guardia di finanza, oltre agli addetti alla sicurezza del Gran Reno, per seguire una massa di giovani frequentatori, molti minorenni extracomunitari oltre agli italiani,

che prendono il treno alla stazione di Bologna ma anche fuori provincia e scendono a quella di Casalecchio dove c'è il famoso shopping center. Un dispiegamento di forze e una sorta di «pedinamento» necessari perché, come dice **Paolo Nanni**, l'assessore alla sicurezza del Comune di Casalecchio, «i disordini al centro commerciale fanno parte di un problema sociale più ampio non riguarda solo noi ma è internazionale. Questi ragazzi si organizzano sui social e si ritrovano in strada sette, otto ore senza nessun tipo di controllo. Non stiamo parlando di criminali, sono ragazzi che spesso si trovano sul nostro territorio da soli. Siamo ben contenti che frequentino il Gran Reno ma devono farlo nei modi giusti». I controlli dei documenti si sono svolti regolarmente e non si è verificato nessun incidente, niente di simile a quanto accaduto lo scorso 9 dicembre per il concerto del trapper Medy Cartier, nome d'arte del 22enne bolognese di seconda generazione **El Marbouh Ermedhi**. L'«artista» che ha all'attivo non solo una carriera musicale ma pure una condanna tre anni e mezzo per una rapina in spiaggia a Riccione aveva annunciato su Instagram la sua presenza al centro commerciale, per un'esibizione improvvisata priva di qualsiasi autorizzazione. In pochi minuti si erano radunati centinaia di adolescenti che hanno dato vita ad un pomeriggio di violenza, atti vandalici e aggressioni tra baby gang con spray al pepe-

roncino, lancio di bottiglie di vetro e qualche coltello, tutto in un luogo pubblico reso praticamente off limits. Un sabato di follia a spese di molti operatori dello Shopville che invece hanno tirato un sospiro di sollievo per i tanti controlli di questo week end proprio perché avevano visto i loro negozi invasi da orde di ragazzini che avevano creato il panico tra i clienti, facendo anche numerosi danni.

Senza dimenticare l'emergenza stupri dello scorso anno e le 219 denunce di violenza presentate da donne nel 2022. Nel capoluogo emiliano nel 2023 ci sono stati sette episodi in due mesi con metà delle vittime minorenni. Addirittura due ragazzine di 13 e 15 anni vennero palpeggiate su un bus tra l'indifferenza dei passeggeri. Il sindaco **Lepore** assicurò: «Fermaremo ogni violenza».

Proprio la scorsa settimana il tribunale dei minorenni ha condannato a un anno 9 mesi e 10 giorni i due quindicenni tunisini che la notte tra il 28 e il 29 settembre scorso violentarono una donna di 32 anni. La misura cautelare del carcere peraltro è stata sostituita con il collocamento in una comunità.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Peso: 32%



ASSALTO Orde di ragazzini durante il concerto del trapper Medy Cartier



Peso:32%

Bolzano congela i 30 all'ora

Viabilità. Il Comune ha deciso di non applicare il limite nelle nuove strade dove era previsto. Per ora resta solo ad Aslago e Casanova. L'assessore Fattor: «Va spiegato bene» > Antonella Mattioli a pag. 12

Mobilità: 30 all'ora "congelato" sulle vie Resia, Palermo e Fago

Traffico. La proposta, modello Bologna, riguarda queste strade, in aggiunta a Casanova e Aslago dove il limite c'è già. L'assessore Fattor: «La riduzione della velocità nei centri urbani è una raccomandazione dell'Ue per ridurre gli incidenti»

ANTONELLA MATTIOLI

BOLZANO. In mezzo alle proteste dei cittadini e allo scontro politico - tra il sindaco del Pd Matteo Lepore e il ministro leghista Matteo Salvini - Bologna diventa la prima grande città italiana con il limite dei 30 all'ora su gran parte della rete viaria. È pensabile che si faccia altrettanto nel capoluogo altoatesino sempre alle prese con i problemi di traffico? Lo abbiamo chiesto all'assessore alla mobilità **Stefano Fattor**.

«Il limite dei 30 all'ora è una delle raccomandazioni dell'Unione europea che punta a ridurre - o meglio ancora azzerare - gli incidenti stradali. A suo tempo ci aveva provato l'allora assessore Klaus Ladinsler, ma la proposta era stata bocciata e alla fine si era optato per una soluzione di compromesso: 40 all'ora in tutta la città; 50 in zona produttiva e 30 limitatamente al quartiere Casanova e nella parte alta di Aslago».

E quindi va bene così: non si pensa più di estendere i 30 all'ora ad altre strade?

È una delle proposte contenute nel Piano generale del traffico urbano (Pgtu). Prevede di estendere il limite dei 30 all'ora alla via Fago, Palermo e via Resia, nel tratto compreso tra via Milano e il ponte.

L'estensione è prevista a breve?

La proposta è stata presentata in commissione, ma non si è andati oltre. Per il momento rimane un'ipotesi di lavoro. Del resto, introdurla ad un anno dalle elezioni per il rinnovo del consiglio comunale, sarebbe un suicidio politico.

Perché ovviamente ci sarebbe la rivolta.

Certe scelte - in particolare per quanto riguarda la mobilità - vanno spiegate ai cittadini e sarebbe auspicabile farle all'inizio di un mandato. In modo da dare la possibilità a tecnici e cittadini di verificarne la reale efficacia.

Perché i tecnici hanno individuato queste tre strade e non altre?

Perché sono le strade in cui - dati alla mano - si verifica il maggior numero di incidenti. Inoltre sono accomunate dal fatto che non c'è lo spazio per tracciare la pista ciclabile e mettere in sicurezza chi si muove in bici.

I limiti di velocità esistenti, secondo lei, vengono rispettati?

Direi di sì, almeno di giorno. Per il semplice fatto che - data la situazione della viabilità del capoluogo - le auto sono costrette a viaggiare a bassa velocità. Ovviamente le cose cambiano la notte. Quando il traffico si riduce drasticamente e gli amanti della velocità, corrono.

E comunque ci sono gli speed check che fungono da deterrente.

Ne abbiamo complessivamente 16 e come deterrente funzionano sicuramente. Anche se la legge ne limita fortemente l'uso ai fini dei controlli.

In che senso?

Nel senso che a differenza di altri Paesi, in Italia la presenza degli speed check deve essere innanzitutto segnalata e inol-



tre le postazioni vanno presidiate dai vigili. Questo ne limita fortemente l'uso.

Lei avrebbe fatto una scelta radicale come a Bologna?

Sono scelte complicate che, come si sta verificando a Bologna, provocano le proteste dei cittadini. Forse sarebbe preferibile fare prima una consultazione popolare, per evitare di essere poi magari costretti a fare marcia indietro.

A Bolzano è sempre e comunque molto complicato fare scelte in materie di traffico.

Il motivo è semplice: non c'è una variante. Su Bolzano di fatto confluisce il traffico di quattro valli, se introduci delle limitazioni nel capoluogo, si blocca il traffico sulla statale. Quando solo ci abbiamo provato è scoppiata la rivolta dei sindaci dei paesi limitrofi, visto che la coda delle auto arrivava fino a Cardano. Motivo per cui abbiamo dovuto fare marcia indietro.

HANNO DETTO



Introdurre questa limitazione ad un anno dalle elezioni sarebbe un suicidio politico

Stefano Fattor, assessore



• Via Resia è una delle tre strade in cui c'è la proposta di introdurre il limite dei 30 all'ora nel tratto tra via Milano e il ponte



Brescia accelera sulle «zone 30»: altre 4 in arrivo

BRESCIA Il progetto di altre quattro «Zone 30» nei quartieri della città, dopo quelle già istituite, e l'idea di realizzare altre due per la seconda metà del mandato Castelletti: Brescia accelera sull'istituzione di aree per

la velocità calmierata, con l'obiettivo di rendere più sicuri alcuni spazi «sensibili».

TRONCANA PAGINA 10

Da Lamarmora a Chiesanuova «Zone 30», Brescia accelera

• In arrivo limitazioni di velocità in altri 4 quartieri, dal Don Bosco a Porta Milano: intervento da oltre 2 milioni di euro
E per la seconda metà del mandato l'idea della Loggia è di proporre altre due: al Villaggio Badia e in viale Piave
Il vicesindaco Federico Manzoni: «Continuano a emergere richieste dal territorio. Fuori luogo la polemica di Salvini»

ALESSANDRA TRONCANA

Brescia accelera sulle «zone 30». Nella giusta direzione, quella della sicurezza del pedone, dello studente che deve fare il tratto scuola-casa senza rischiare la vita, di chi va da casa al lavoro. Il viaggio a 30 all'ora di Brescia non si ferma: nel 2025, alla rete di viabilità safety si aggiungeranno Don Bosco, Lamarmora, Chiesanuova e Porta Milano. E l'obiettivo successivo è istituirle anche al Villaggio Badia e in zona viale Piave.

«Abbiamo iniziato vent'anni fa - spiega il vicesindaco e assessore alla Mobilità del Comune di Brescia, Federico Manzoni - Insomma si può dire che abbiamo una lunga esperienza. La giunta Martinazzoli era partita dal centro storico, poi si è passati ai quartieri che avevano una configurazione che rendeva più facile realizzare una zona 30, come Fornaci su cui intervenne la Giunta Corsini».

Un cartello non basta per fare una zona 30. Servono investimenti perché una Zona 30 è un sistema di salvaguardia articolato, attraverso interventi sulla viabilità: levare barriere architettoniche, creare gincane, attraversamenti rialzati, sfalsare i parcheggi, creare isole ambientali, porzioni di verde al posto di asfalto, illuminazione dedicata. Tutto quanto serve a cambiare il paradigma e a destabilizzare le certezze dell'automobilista, scoraggiandone l'istinto alla trasgressione al volan-

te. Viene ribaltato il paradigma della strada come spazio autocentrico in spazio a misura delle persone.

E che dire del ministro delle Infrastrutture Matteo Salvini, che ha definito poco ragionevoli le città a 30, come Bologna. Su Instagram il vicepremier ha ceduto pure agli sfottò: «Il sindaco di Bologna dice di andare ai 30 all'ora per sentire il canto degli uccellini. Il canto degli uccellini? Lasciamo lavorare chi deve lavorare, dai...», ha detto. «Francamente, trovo fuori luogo la sua polemica: un capriccio contro un Comune che ha seguito l'esempio di molte capitali europee», replica il vice sindaco. Quella bolognese è la strada maestra: «Le zone 30 non sono un vizio - aggiunge Manzoni - ma una misura innovativa che produce effetti: essere investiti a 50 all'ora è come ca-



dere dal terzo piano di un palazzo: si rischia la vita. A 20 chilometri in meno, si cade dal primo: ci si salva». Brescia non sarà tutta a 30, ma avrà molti quartieri al rallentatore: «Stiamo studiando viale Piave e la Badia per la seconda fase della giunta», Dritti nella direzione opposta a quella di Salvini, consapevole che vanno fatte viaggiare insieme «regole, controlli, cultura e investimenti».

Gli investimenti

Quanto agli investimenti ricordiamo l'1,8 milioni di euro del bando regionale Sus, risorse destinate a trasformare in un moderno polo scolastico la Bettinzoli di Don Bosco, ma che in parte saranno impiegate proprio sulla viabilità «rallentata». Risorse che il Comune di Brescia integrerà al fine di portare la filosofia e la pratica delle Zone 30 nei quartieri.

Sui quattro quartieri - ora in fase progettuale - la Loggia ha investito 2 milioni di euro. Si aggiungono ai 473 mila di Fiumicello, in cui i lavori sono in corso, al Primo Maggio, al villaggio Prealpino 400 mila, ad alcune zone di

San Polo e di Caionvico, al Violino, a Fornaci, in via Maggi, l'unica della giunta Paroli. «In via Boifava i residenti hanno segnalato problemi di velocità e siamo intervenuti riorganizzando la sosta e creando percorsi obbligati in più tratti della strada. Costringendo automobilista a rallentare. I quartieri continuano a chiedercelo».

«L'autovelox non è previsto: da tempo, l'Anci sta chiedendo più strumenti per il controllo fisso della velocità nelle aree urbane. Ma il governo li limita alle strade extraurbane in cui non c'è promiscuità tra pedoni, autisti, ciclisti, motociclisti. Se ci fossero, non servirebbero per fare cassa», osserva il vice di Castelletti.

Zona 30 in città

Già istituite

- Fornaci
- San Polo
- Villaggio Violino
- Villaggio Prealpino
- Caionvico
- Via Berardo Maggi
- Fiumicello
- Primo Maggio

Entro il 2025

- Don Bosco
- Porta Milano
- Chiesanuova
- Lamarmora

Progetti futuri

- Villaggio Badia
- Viale Piave



L'esempio di Bologna: il Comune ritiene che quella possa essere «la strada maestra»

Per i controlli non è previsto l'autovelox, mentre l'Anci da tempo chiede aiuto al Governo





All'ingresso del Violino Tra le prime «zone 30» che sono state istituite a Brescia



Al Primo Maggio Uno degli ultimi interventi realizzati in città per rallentare il traffico



Peso:1-6%,10-60%,11-33%

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

Salvini rilancia la sua crociata: «No al partito anti-auto»

Bologna "a 30 all'ora", polemica aperta

Bonelli: «Un'azione elettorale che mette in discussione una decisione da lui stesso voluta»

BOLOGNA

Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini non molla la presa e rilancia la sua crociata contro la "Città 30", ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso».

Il Comune gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la macchina per andare a lavorare».

Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare

chiarezza, ma dopo che il Comune aveva detto che il provvedimento era stato fatto con il supporto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella GU del 9 febbraio 2023 è stato pubblicato un decreto del Mit, denominato "Piano di riparto delle risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni", che richiamandosi al Piano per la sicurezza stradale del governo precedente (che il Mit ha però ritenuto superato) esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623 mila euro. A farlo notare il deputato di Europa Verde Angelo Bonelli: «L'azione di Salvini è solo elettorale, mette in discussione una decisione da lui stesso voluta con un decreto che ha la sua firma: l'Italia merita un ministro del genere?».

Anche il metodo ha fatto storcere il

naso a qualche sindaco, come quello di Bergamo Giorgio Gori: «Bologna decide questa cosa ma ci sono altre città di centrodestra che lo hanno deciso come Treviso e Olbia che è stata la prima. Il ministro dei Trasporti, alfiere dell'autonomia e del federalismo, interviene a gamba tesa dicendo che non si può fare e che farà un decreto».



Peso: 10%

La polemica

Bologna a 30 all'ora Salvini: «No al partito contro le macchine»

• Il Mit insiste nel voler
limitare il provvedimento
Il Comune: «Lo abbiamo
fatto col vostro supporto»
L'invito a un confronto

BOLOGNA Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini non molla la presa e rilancia la sua crociata contro la "Città 30", ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% circa delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso». Il Comu-

ne gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la

macchina per andare a lavorare». Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare chiarezza, ma dopo che il Comune di Bologna aveva detto che il provvedimento era stato fatto con il sup-

porto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 2023 è stato infatti pubblicato un decreto del Mit che richiamandosi al Piano per la sicurezza stradale del governo precedente esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623mila euro.



Il ministro Matteo Salvini



Peso:12%

Città 30, Schlein: “Salvini smentito da suoi stessi sindaci, è grottesco. Pensi piuttosto al fondo trasporti” - la Repubblica

La segretaria Pd difende la scelta di Lepore: “Salvini smetta di minare l'autonomia dei sindaci, imponendo i limiti di velocità di tutta Italia dalla sua poltr...

REDAZIONE



BOLOGNA - "Ci pensano oggi i sindaci di centrodestra di Olbia e Treviso a chiudere l'assurda polemica sulle città 30, che adottano limiti di velocità per migliorare sicurezza stradale, mobilità e qualità dell'aria, rendendo così ancor più grottesco l'intervento del ministro Salvini". La segretaria del Pd Elly Schlein interviene a difesa del sindaco Matteo Lepore attaccato dal ministro ai Trasporti Matteo Salvini sulla scelta di rallentare il traffico ai limiti dei

30 a Bologna.

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

Cittadini e politica spaccati, mentre l'associazione consumatori annuncia le carte bollate. Gabanelli: "Nessun caos a Bologna, vuoi andare in centro in macchina? Vai ai 30"

REDAZIONE



Il Codacons difende il provvedimento che introduce in alcune aree della città il limite di velocità di 30 km/h, ed è pronto a denunciare il Ministro dei trasporti, Matteo Salvini, che sarebbe a lavoro per stilare ritenendo quella del Comune di Bologna "na scelta non ragionevole".

“Il comportamento del Ministro Salvini è irresponsabile, perché qualsiasi misura tesa a garantire maggiore sicurezza stradale e

migliorare l'aria delle nostre città va sostenuta e non certo osteggiata – spiega il presidente Carlo Rienzi – Ricordiamo al Ministro che la velocità eccessiva, assieme alla distrazione alla guida, è la principale causa di incidenti, morti e feriti sulle strade italiane, e non è certo diffondendo bufale e fake news che si tutela l'incolumità dei cittadini”.

“Per tale motivo chiediamo oggi ai sindaci di tutta Italia di attivarsi adottando nei comuni provvedimenti analoghi a quello di Bologna, riducendo il limite massimo di velocità a 30 km/h nei centri abitati, e se il Ministro Salvini si opporrà a misure di buon senso e civiltà, saremo costretti a denunciarlo nelle sedi opportune” è l'appello di Rienzi.

Ieri era stata l'assessore alla mobilità bolognese, Valentina Orioli, a rispondere al Ministro: "Se intende proporre un decreto per limitare l'utilizzo degli autovelox per la zona 30 a Bologna, credo sia opportuno informarlo che nella nostra città non ci sono autovelox sulle strade con limite ai 30km/h. Posto che, come dovrebbe essere noto al ministro, gli autovelox vengono sempre autorizzati dalle Prefetture".

La Lega in testa, ringrazia Salvini "per il prezioso lavoro che sta facendo sui limiti di velocità e sull'uso degli autovelox - scrive in una nota il capogruppo in Comune, Matteo Di Benedetto - soprattutto a fronte di sindaci come Lepore che rischiano di farne un uso indiscriminato a danno della cittadinanza, anche con limiti di velocità assurdi".

Le voci "di fuori"

Milena Gabanelli: "Abito a Bologna e non c'è nessun caos"

"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 bambino, un pedone, un ciclista valgono più dei 5 minuti persi a rallentare. Vuoi andare in centro in macchina?"

Vai a 30!" HA twittato la giornalista Milena Gabanelli,

Lucia Borgonzoni: "Sembra più che altro una punizione inflitta ai bolognesi da un Pd che si sente 'padrone'"

“L'introduzione del limite dei 30km/h su tutta la città rischia di creare problemi insormontabili per chi vive Bologna, come dimostrano le decine di migliaia di firme raccolte - così il Sottosegretario alla Cultura Lucia Borgonzoni - Voci che il sindaco Matteo Lepore non vuole ascoltare. La sicurezza stradale resta un faro per noi, ma qui non si parla assolutamente di questo. Sembra più che altro una punizione inflitta ai bolognesi da un Pd che si sente 'padrone' in città. Ringrazio il Vicepresidente del Consiglio e Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Matteo Salvini e il Mit per l'attenzione dimostrata con l'apertura a un confronto immediato con l'amministrazione bolognese su questa importante questione”.

Nicola Fratoianni: "Una scelta di buonsenso, quando ogni giorno assistiamo a troppi incidenti mortali e all'aumento dell'inquinamento

"Il Pd deve capire che Bologna non è uno Stato a parte. Ci sono delle regole da rispettare e delle leggi nazionali che valgono per tutti. Se non lo capiscono, le applicheremo direttamente", dichiara il viceministro Galeazzo Bignami di FDI, mentre il deputato di Sinistra Italiana Nicola Fratoianni la ritiene "una scelta di buonsenso, quando ogni giorno assistiamo a troppi incidenti mortali e all'aumento dell'inquinamento. Salvini è in difficoltà su tutto - continua in un post su twitter - e per questo si inventa nemici. E ora si scaglia contro Bologna".

Marco Dall'Olio, Popolo della Famiglia: Drastica limitazione della libertà per le famiglie bolognesi"

Contro anche Marco Dall'Olio coordinatore regionale del Popolo della Famiglia: "Oltre alla non dimostrabile efficacia della iniziativa in termini oggettivi di calo del numero degli incidenti e di paventati benefici ambientali, si è voluto evidenziare come di punto in bianco, tutte le famiglie bolognesi abbiano subito una drastica limitazione della libertà di muoversi in città per bisogni primari quali: recarsi al lavoro, portare i figli a scuola o gli anziani alle visite

mediche, attività che ora prevedono tempi decisamente più lunghi da gestire nell'ambito dell'organizzazione familiare".

"Trovo singolare che il Ministro Salvini da Roma debba decidere qual è il limite di velocità a Bologna" ha attaccato la deputata PD Simona Bonafè.

Codacons annuncia il ricorso al Tar

Codacons, annuncia ricorso al tribunale amministrativo per ottenere l'annullamento dei provvedimenti annunciati dal Ministro Salvini: "E' sbagliata sotto ogni punto di vista, e risulta un provvedimento ingiustificato, abnorme e sproporzionato, una misura meramente ideologica che si scontra con l'esigenza prioritaria di garantire la sicurezza stradale e

tutelare l'incolumità dei cittadini – spiega il Codacons – Sempre più città in Europa stanno adottando nei centri urbani il limite massimo di velocità di 30 km/h, ottenendo enormi benefici sia sul fronte dell'incidentalità che su quello delle emissioni inquinanti, con un miglioramento evidente della qualità dell'aria. Diversamente da quanto sostenuto dal Ministro Salvini, la misura dei 30 km/h adottata da Bologna ma anche da altre amministrazioni, non si applica a tutto il territorio comunale, ma solo ad aree sensibili individuate direttamente dai sindaci, a cui la legge italiana attribuisce il potere di intervenire in materia, nel rispetto del Codice della strada. Inoltre, contrariamente a quanto sostenuto dal Ministro Salvini, il limite di velocità di 30 km/h in alcune aree individuate dai sindaci non compromette alcun diritto degli automobilisti, né lede principi costituzionali. Semmai, l'unica facoltà ad essere limitata è quella di mettere a rischio la vita di pedoni o ciclisti attraverso una velocità di guida eccessiva. Per tali motivi il Codacons annuncia sin da ora ricorso al Tar del Lazio contro qualsiasi direttiva del Mit tesa ad impedire ai sindaci di limitare la velocità delle auto nei centri abitati: col ricorso sarà inoltre chiesto al ministero un risarcimento danni di 500.000 euro per atto illegittimo, da versare al fondo vittime della strada".

Il dibattito non si placa «L'obiettivo è chiaro, fare cassa con le multe» «Le novità fanno paura»

Pioggia di commenti e coupon in redazione sulla Città 30
Continuano a prevalere di gran lunga i no: «Bastavano i 50 orari»
E c'è chi dice: «Volevo trasferirmi a Bologna, ma ho rinunciato»

Continuano ad arrivare in redazione coupon, email e i risultati del sondaggio on line del Carlino sul tema della Città 30, oltre a migliaia di commenti e interazioni sui canali social. La grande maggioranza è per il no (il primo round del sondaggio pubblicato venerdì ha visto una prevalenza del 79%) Tutti i lettori possono contattarci e dire la loro. Io abito nella zona ovest della città e lavoro nella zona est, per cui sono anni che attraverso la città negli orari di punta. Hanno cominciato qualche anno fa, prima mettendo le strisce pedonali a ridosso delle rotonde, che a parere mio sono molto pericolose. Poi hanno costruito la 'tangenziale delle biciclette' poi, hanno cominciato a disegnare le piste ciclabili sui marciapiedi. Alla fine, da due o tre anni a questa parte, hanno ristretto tutte le carreggiate per disegnare la pista ciclabile tra carreggiata e il marciapiede. Da quando sono state effettuate queste modifiche sono aumentati gli incidenti. Poi abbassiamo i limiti di velocità e tiriamo fuori magicamente i telelaser per bacchettare l'automobilista che supera i 30km/h! Lo capisce anche un bambino che questa misura adottata serve solo per fare cassa. Sono veramente disgustata, amareggiata ed arrabbiata.

R. G.

Bologna è soffocata dalle mac-

chine. Non sono d'accordo con molte decisioni della giunta e trovo ipocrita andare avanti con il passante mentre si sbandiera la città 30, ma non vedo motivo per criticare ideologicamente quella che è una scelta che funziona. Ho vissuto in diverse città d'Europa dove la città 30 - se non 10, nelle zone residenziali, come a Berlino - è prassi, e la vita è assai migliore. Il cambiamento culturale spaventa e, oltre a qualche comprensibile disagio nel periodo di transizione, tocca comunque constatare che c'è una cultura dell'automobile altamente aggressiva che tracima spesso anche nei commenti.

Commento online sul sito

Voto no. Vanno bene 50 km/h tranne che davanti alle scuole.

Coupon non firmato

Io abito in provincia di Ferrara e i trenta km orari ancora non se ne parla. Oggi per una strada di campagna di 10 km con poco traffico ho provato a percorrerla ai 30 all'ora e ho impiegato 20 minuti. Nel 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 1.500 giri. Penso a chi deve attraversare la città: se prima impiegava un'ora con i 30 impiegherà 40 minuti in più. 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

Ogni novità viene avversata, Cervellati per la pedonalizzazione di Via D'Azeglio fu minacciato, per i TDays i commercianti fecero la guerra, salvo poi chiedere di chiudere anche Strada Maggiore.

Commento online sul sito

Basterebbe fare rispettare i 50: i 30 servono solo a fare cassa e non salvano nessuno.

Coupon non firmato

Ai 30 all'ora si ha tutto il tempo di frenare se qualcuno attraversa sulle strisce pedonali, donne con passeggini e bambini e anziani! Sostengo fortemente Bologna 30 all'ora in quanto nella via San Mamolo per esempio le auto sfrecciano noncuranti dei limiti, corrieri, auto di grossa cilindrata, anche gli autobus e ubriaconi! Ora basta!!!! Mi auguro più rispetto per chi va in bici e a piedi. Se si calcola che per andare sui viali bisogna fare i 30 all'ora da ogni quartiere, non la vedo una cosa complicata, una volta arrivati sui viali si fanno i cinquanta, così come in altre vie bolognesi a più corsie. La strada è di tutti.



Peso: 63%

Commento online sul sito
Potevano aumentare i controlli lasciando il limite ai 50 km/h.

Coupon non firmato

Una giunta intelligente avrebbe prima sistemato viabilità, trasporti, cantieri e poi avrebbe introdotto una misura del genere! Noi ci troviamo con i cantieri appena partiti del tram, una viabilità compromessa per la chiusura di Via San Vitale, i cantieri della tangenziale/autostrada, un servizio treni da Portomaggiore fermo con deviazione su bus dalla stazione Roveri e un servizio bus che non funziona a dove-

re...

Commento online sul sito

Ero seriamente intenzionato a trasferirmi da Modena a Bologna per motivi di lavoro e stavo guardando un importante alloggio, ho rinunciato per la 'meravigliosa' pensata della Città 30. Dalle considerazione che sto ascoltando in giro, di malumore la giunta ne ha creato molto. Mi auguro che il buon senso vinca, ma inizio a dubitarne.

Giordano Soncini

No. I 50 km/h sono più che sufficienti.

Coupon non firmato

Una giunta intelligente prima di farlo avrebbe sistemato cantieri, viabilità, trasporti Sostengo la scelta, in via San Mamolo le auto sfrecciano noncuranti dei limiti Serve più rispetto



Una pattuglia di vigili con il telelaser durante i controlli per la Città 30



Peso:63%

Parla un autista di Tper

“Molti di noi vanno al minimo Li capisco, siamo in sofferenza”

di Caterina Giusberti

«Molti si sono messi a forzare la mano sul limite dei 30, tenendoli anche dove si potrebbe andare ai 50. È vero, è un atteggiamento molto diffuso. I miei colleghi sono arrabbiati e hanno ragione». A parlare è uno degli autisti di Tper, sul piede di guerra dopo l'avvio della Città 30 la settimana scorsa. «La verità - aggiunge - è che i nuovi limiti hanno fatto scoppiare un pentolone che ribolliva da tempo, fatto di carenza di personale, corse saltate, stipendi bassi e scarsa qualità del servizio».

Cos'è che vi ha fatto arrabbiare così tanto?

«Quando il Comune ha detto che con la Città 30 ci sarebbero stati solo 3/4 minuti di ritardo per corsa, e che erano pochi, ci è sembrato di sognare. Avete idea di cosa significhi accumulare un ritardo di 3/4 minuti a fine giornata? Per un autista significa non avere neanche il tempo di andare in bagno. Ma niente, questi non ti ascoltano, non tengono conto delle ricadute future delle loro scelte. Così però finisce che la gente si arrabbia. Infatti, in molti l'hanno presa male».

Su quali linee ha lavorato da quando sono scattati i nuovi

limiti?

«Ho fatto parecchio 36, che è una linea buona, di quelle che prima ti davano un certo agio. Ritarda relativamente poco, 15/20 minuti complessivi. In generale però è un gran casino: siamo molto in ritardo su tutte le linee per via di questo nuovo limite ma anche perché manca un sacco di personale».

Perché mancano autisti?

«È un problema esploso negli ultimi mesi. Con questo contratto di apprendistato prendi 1200 al mese, hai meno riposi dei colleghi più strutturati e devi fare anche un po' di straordinario obbligatorio all'anno. I concorsi non li fanno più, ma anche così trovano la gente col contagocce. Molti cominciano, poi se ne vanno. Adesso a Bologna c'è anche il tema degli affitti, il costo della vita è esploso, non si trovano più neanche persone per coprire gli straordinari, bastano due malattie a far saltare una corsa. Un po' alla volta la gente si convince a cambiare mestiere. Sicuramente in giro a Bologna, per quello stipendio, si possono trovare lavori che non includono le notti oppure i festivi. Una volta ti riconoscevano lo stress, la paga era buona. Adesso invece il nostro lavoro non è più appetibile, a livello nazionale continuano a

tagliare i fondi, negli anni si è depotenziato. Ormai siamo messi come gli infermieri...».

È un problema che precede Città 30 però.

«Certamente. Infatti già i primi di gennaio hanno modificato gli orari, per ridurre i ritardi che c'erano già, dovuti all'assenza di personale. Poi certamente ha inciso anche il cantiere della Garisenda. La Città 30 è stata la mazzata finale».

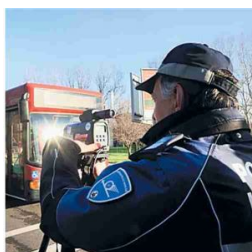
Quante ore lavorate al giorno?

«Sei ore e un quarto, 39 a settimana. Facciamo turni unici o spezzati».

Cosa vorreste?

«Che ci riconoscano un tot di minuti in più. Perché se ci vuole più tempo per svolgere il servizio significa che serve più personale. Quindi servono delle assunzioni. I sindacati dicono che siamo sotto di cento persone solo a Bologna ma secondo me ne mancano anche di più. Poi adesso stanno anche lanciando nuovi servizi, c'è il nuovo Metrobus, l'autobus elettrico che collegherà Bologna a Baricella. Ma con che personale pensano di coprirlo?».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



▲ I controlli su strada
Una pattuglia di vigili col telescopio

I nuovi limiti hanno fatto esplodere il bubbone E prevedere un ritardo di 3/4 minuti è fuori dalla realtà



Peso:33%

In via San Vitale i bus non ci sono più

di Aldo Balzanelli
Francesca Gatta

Dopo la chiusura di via San Vitale causa Garisenda, da mesi i residenti della zona non vedono più un autobus. Per andare in stazione con la valigia è d'obbligo il taxi, altrimenti a piedi (fa sicuramente bene alla salute, però...). Avevo capito che dopo il 16 gennaio sarebbe stato annunciato un piano Tper/Comune per venire incontro a questa zona della città parzialmente isolata, ma purtroppo siamo ancora in attesa. Il cantiere Garisenda durerà ancora molto: possiamo sperare che il problema della mobilità pubblica in questa zona venga affrontato prima della chiusura del cantiere? Molti di noi sono anche titolari di abbonamento annuale Tper...

La malattia della Garisenda ha messo in crisi il trasporto pubblico nel centro storico, penalizzando ovviamente in primo luogo chi abita nel tratto di via San Vitale verso le torri. Tper ha spiegato che si è trattato di spostare praticamente da un giorno all'altro 600 linee di autobus. Il Comune però a fine ottobre aveva annunciato un adeguamento del piano della mobilità "entro un mese". Poi il traguardo è stato spostato in avanti, "fine dicembre/inizio del nuovo anno": Abbiamo superato metà gennaio, ma del piano per ora non c'è traccia. Anche perché Palazzo d'Accursio nel frattempo è stato travolto dalle critiche al limite di velocità dei 30 km/h e alla conseguente "rivolta" degli autisti Atc

che, rispettando i limiti anche dove non ci sono, hanno preso la palla al balzo per rilanciare le rivendicazioni per cui si battono da tempo. La questione insomma, come si usa dire, è particolarmente complicata, ma è urgente che Comune e Tper prendano in fretta il toro per le corna e forniscano ai cittadini le risposte promesse. La protesta per le scarse risorse destinate dal governo al trasporto pubblico sono sacrosante, ma non possono rappresentare lo scudo dietro il quale nascondere carenze e ritardi.

I guai del Kiss&Fly

Juka Alexander

Sembra che il core business del nostro angusto aeroporto sia incassare dai parcheggi, aiutati dalla Polizia Metropolitana che cerca, invano, di risolvere il problema delle vetture ferme sulle rotonde. Il Kiss and Fly è una trappola, in quanto costantemente ingolfato, e ci vuole poco per rimanere dentro più del dovuto e allora bisogna pagare. Oggi ho scoperto che la mia unica vettura, un van, essendo alta più di 185cm. paga comunque nel Kiss and Fly 10 euro. Il customer Support dell'Aeroporto Marconi scrive: "Gentile Cliente, ci riferiamo alla Sua segnalazione per informarla che presso l'Aeroporto Marconi di Bologna è in vigore una regolamentazione accessi in base all'altezza del veicolo ed è stata fatta sulla base di un'ordinanza ministeriale operativa dal 2013. Come accade in tutti gli aeroporti, per ragioni legate alla sicurezza, non è possibile sostare direttamente di fronte alle entrate del terminal con mezzi di altezza superiore ai m. 1,85. Tali mezzi pagano infatti la tariffa di € 10 non appena varcano la soglia della zona Kiss&FLY." Pagando 10 euro la sicurezza è assicurata.



Lettere

Viale Silvani, 2
40122, Bologna

E-mail

Per scrivere
alla redazione
bologna
@repubblica.it



Peso: 22%

La polemica

Bologna a 30 all'ora Salvini: «No al partito contro le macchine»

• Il Mit insiste nel voler
limitare il provvedimento
Il Comune: «Lo abbiamo
fatto col vostro supporto»
L'invito a un confronto

BOLOGNA Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini non molla la presa e rilancia la sua crociata contro la "Città 30", ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% circa delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso». Il Comu-

ne gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la

macchina per andare a lavorare». Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare chiarezza, ma dopo che il Comune di Bologna aveva detto che il provvedimento era stato fatto con il sup-

porto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 2023 è stato infatti pubblicato un decreto del Mit che richiamandosi al Piano per la sicurezza stradale del governo precedente esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623mila euro.



Il ministro Matteo Salvini



Peso: 12%

Bologna La battaglia di Salvini su «Città 30»

» **Bologna** Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini rilancia la sua crociata contro la 'Città 30': «Non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno al lavoro». Il Comune di Bologna gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare chiarezza,

ma dopo che il Comune di Bologna aveva detto che il provvedimento era stato fatto con il supporto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella Gazzetta Ufficiale è stato infatti pubblicato un decreto che esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623mila euro.

Il
numero
di oggi

100

Gli anni dalla morte di Lenin celebrata da una cerimonia a Cavriago

Un mazzo di fiori è stato deposto a Cavriago (Reggio Emilia) in piazza Lenin davanti al monumento al padre della Rivoluzione d'Ottobre, nel giorno del centesimo anniversario della scomparsa.



Peso:6%

Salvini rilancia la sua crociata: «No al partito anti-auto»

Bologna "a 30 all'ora", polemica aperta

Bonelli: «Un'azione elettorale che mette in discussione una decisione da lui stesso voluta»

BOLOGNA

Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini non molla la presa e rilancia la sua crociata contro la "Città 30", ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso».

Il Comune gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la macchina per andare a lavorare».

Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare

chiarezza, ma dopo che il Comune aveva detto che il provvedimento era stato fatto con il supporto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella GU del 9 febbraio 2023 è stato pubblicato un decreto del Mit, denominato "Piano di riparto delle risorse destinate alla progettazione ed alla realizzazione di interventi per il miglioramento della sicurezza stradale dei pedoni", che richiamandosi al Piano per la sicurezza stradale del governo precedente (che il Mit ha però ritenuto superato) esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623 mila euro. A farlo notare il deputato di Europa Verde Angelo Bonelli: «L'azione di Salvini è solo elettorale, mette in discussione una decisione da lui stesso voluta con un decreto che ha la sua firma: l'Italia merita un ministro del genere?».

Anche il metodo ha fatto storcere il

naso a qualche sindaco, come quello di Bergamo Giorgio Gori: «Bologna decide questa cosa ma ci sono altre città di centrodestra che lo hanno deciso come Treviso e Olbia che è stata la prima. Il ministro dei Trasporti, alfiere dell'autonomia e del federalismo, interviene a gamba tesa dicendo che non si può fare e che farà un decreto».



Peso: 10%

La polemica

Bologna a 30 all'ora Salvini: «No al partito contro le macchine»

• Il Mit insiste nel voler
limitare il provvedimento
Il Comune: «Lo abbiamo
fatto col vostro supporto»
L'invito a un confronto

BOLOGNA Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini non molla la presa e rilancia la sua crociata contro la "Città 30", ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% circa delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso». Il Comu-

ne gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la macchina per andare a lavorare». Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare chiarezza, ma dopo che il

Comune di Bologna aveva detto che il provvedimento era stato fatto con il supporto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 2023 è stato infatti pubblicato un decreto del Mit che richiamandosi al Piano per la sicurezza stradale del governo precedente esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623mila euro.



Il ministro Matteo Salvini



Peso: 12%

I sindaci sardi intervengono nella polemica tra Salvini e il primo cittadino di Bologna



I 30 all'ora non piacciono a Salvini Sassari e Olbia difendono la scelta

Il parere dei sindaci che sono stati tra i primi ad applicare il limite in città
Nizzi: «Migliora la qualità dell'ambiente». Campus: «Ok, ma non ovunque»

Sassari L'andamento lento che molti sindaci italiani stanno imponendo alle auto che transitano sulle strade delle loro città ha scatenato le ire del ministro dei Trasporti, Matteo Salvini. Cavalcando la protesta del centrodestra contro il sindaco di Bologna che ha stabilito il limite rigido in tutto il perimetro urbano, Salvini ha annunciato una direttiva che

disinneschi un po' la tendenza: «Il limite a 30 all'ora non significa aiutare l'ambiente, questa è una scelta ideologica - ha detto il segretario leghista, vicepremier e ministro Matteo Salvini -. Costringere tutti ad andare a passo di lumaca significa anche danneggiare il lavoro, il commercio. Bisogna applicare buon senso. Va bene mettere il limite in zone pe-

ricolose, ma piazzare autoveicoli ovunque significa danneggiare lavoratrici e lavoratori».

Bonariamente lo rimbrotta Settimo Nizzi, sindaco di Olbia, il primo in Italia a mettere



Peso: 1-14%, 4-66%

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

470-001-001

mano ai limiti di velocità cittadini con quel 30 chilometri orari imposto ovunque, anche a Porto Rotondo e San Pantaleo: «Sì, siamo stati i primi e il bilancio è sicuramente positivo. I cittadini, dopo un primo periodo di accompagnamento, hanno accettato di buon grado la novità. Ora sono i cittadini che ci chiedono di intervenire per sanzionare quelli che non rispettano i limiti». Nizzi è soddisfatto della sua decisione: «Il limite di 30 orari è un segno di civiltà. Rappresenta un miglioramento della qualità della vita, comporta meno rumore, meno inquinamento, un aumento dell'attività fisica delle persone che vanno di più a piedi e in bici. Cose che prima per molti erano sconosciute».

E le critiche del ministro? «Il ministro può avere idee diverse, ma arrivare a uno scontro così forte con un ente locale non va bene, sarebbe sempre meglio evitarlo. Potendo,

avrei dato un consiglio al sindaco e uno al ministro. Al sindaco di Bologna avrei consigliato di prendere più tempo per accompagnare cittadini bolognesi in questa necessaria e buona rivoluzione del traffico. A Salvini piuttosto che imporre qualcosa dall'alto, avrei consigliato di andare a Bologna, discutere e trovare un accordo col sindaco».

Come ha accolto Olbia la novità dei limiti a 30 all'ora: «I cittadini non erano spaventati. Erano i commercianti e i trasportatori che temevano per le loro attività. Ma non sono il minuto in più necessario per percorrere qualche chilometro che modifica la qualità del loro lavoro. Ora il traffico più fluido, non ci sono accelerazioni e frenate e la qualità della vita ne guadagna».

Anche Sassari ha introdotto il limite di 30 orari. Ma il sindaco Nanni Campus è meno draconiano dei suoi colleghi di Olbia e Bologna: «Ogni città valu-

tata come realtà a sé. Noi abbiamo lavorato sui quartieri, puntando l'attenzione e su quelli a più alto rischio, dove c'è la presenza delle scuole. Alcune Città hanno esteso il limite a tutto l'ambito urbano. Credo invece che i limiti vadano calibrati alle caratteristiche delle strade, dei quartieri e della presenza di particolari edifici come appunto le scuole».

Un primo bilancio dell'esperienza? «Bisognerà attendere i dati sugli incidenti per valutare in modo preciso. Posso però dire che i sassaresi hanno accettato con senso civico i limiti imposti. Stiamo per partire con la zona tra viale Dante e via Roma, dove c'è sempre una incidentalità alta seppure non grave. Quello sarà il prossimo step, poi valuteremo».

Il limite, secondo Campus, è stato accolto «con favore, anche se non sono mancate polemiche minimali per la presenza delle berlinesi, quei grossi "cuscini" che servono a richia-

mare l'attenzione di automobilisti e pedoni. Ma si è trattato di casi limitati».

E sulla polemica Salvini-Bologna, Campus è netto: «Salvini dovrebbe interessarsi di problemi nazionali, se vuole interessarsi di Bologna si candidi lì. Chi conosce la città sa come affrontare i problemi. Non credo che quello scelto da Bologna sia il modo migliore, ma di certo non non amerei un intervento legislativo nazionale, sarebbe folle. Le città le gestiscano i sindaci e i consigli comunali». (r.pe.)

Il ministro: «Costringere tutti ad andare a passo di lumaca significa anche danneggiare lavoro e commercio»



Nanni Campus
sindaco di Sassari



Settimo Nizzi
sindaco di Olbia



Peso: 1-14%, 4-66%

Salvini contro i 30 all'ora «No al partito anti-auto»

Il caso di Bologna

Il vicepremier non molla sui limiti e annuncia una direttiva
Ma emerge che la misura fu finanziata dal suo ministero

BOLOGNA

Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini rilancia la sua crociata contro la 'Città 30', ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% circa delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i citta-

dini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso».

Il Comune gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la macchina per andare a lavorare».

Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare chiarezza, ma dopo che il Comune di Bologna aveva detto che il provvedimento era stato

fatto con il supporto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 2023 è stato infatti pubblicato un decreto del Mit che esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623mila euro.



Peso: 8%

Salvini contro i 30 all'ora «No al partito anti-auto»

Il caso di Bologna

Il vicepremier non molla sui limiti e annuncia una direttiva
Ma emerge che la misura fu finanziata dal suo ministero

BOLOGNA

Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini rilancia la sua crociata contro la 'Città 30', ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% circa delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i citta-

dini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso».

Il Comune gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la macchina per andare a lavorare».

Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare chiarezza, ma dopo che il Comune di Bologna aveva detto che il provvedimento era stato

fatto con il supporto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 2023 è stato infatti pubblicato un decreto del Mit che esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623mila euro.



Peso:8%

Salvini contro i 30 all'ora «No al partito anti-auto»

Il caso di Bologna

Il vicepremier non molla sui limiti e annuncia una direttiva
Ma emerge che la misura fu finanziata dal suo ministero

BOLOGNA

Il vicepremier e ministro dei Trasporti Matteo Salvini rilancia la sua crociata contro la 'Città 30', ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di trenta all'ora nel 70% circa delle strade della città, quelle più a rischio incidenti: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i citta-

dini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qualsiasi senso».

Il Comune gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare, perché non ho voglia di litigare con nessuno, ma ho il dovere di tutelare la mobilità di chi prende la macchina per andare a lavorare».

Salvini ha annunciato che il ministero emanerà una direttiva per fare chiarezza, ma dopo che il Comune di Bologna aveva detto che il provvedimento era stato

fatto con il supporto dei tecnici del suo stesso ministero, emerge un altro dettaglio: nella Gazzetta Ufficiale del 9 febbraio 2023 è stato infatti pubblicato un decreto del Mit che esorta le città a fare le zone 30 e assegna a Bologna un finanziamento da 623mila euro.



Peso:8%

A BOLOGNA SALVINI DICE NO AL PARTITO ANTI-AUTO

■ Il vicepremier e ministro dei Trasporti **Matteo Salvini** non molla la presa e rilancia la sua crociata contro la Città 30, ovvero il provvedimento del Comune di Bologna che istituisce il limite di 30 all'ora nel 70% delle strade della città: «Non farò parte di un partito anti-auto perché i cittadini ci vanno a lavoro: multare chi va lavorare in auto, anche in bici, mi sembra un'ideologia priva di qual-

siasi senso». Il Comune gli ha rinnovato l'invito a un confronto, al quale Salvini non chiude la porta. «Spero - ha detto - che il sindaco abbia voglia di ragionare».



Peso: 3%